

2 広域的・地域的な課題・ニーズ把握

2.1 課題・ニーズ把握方法の検討

東京南西部における住民・関係者等のニーズ及び最新の事業計画を把握し、広域的かつ地域的な課題・ニーズ把握を行うために、「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」を参考に、検討項目を整理した。また、合わせて沿線地域のニーズ、課題及び期待する効果を把握するための調査の企画を行った。

(1) 検討項目の整理

「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」（平成 25 年 7 月、国土交通省道路局）では、道路の整備において単に交通環境を改善するだけでなく、環境に配慮すること、土地利用や市街地整備を支援すること、社会・地域経済の発展に貢献すること、コストを抑制することも視野に入れた総合的に優れた計画を目指すために、下記に示す①～⑤の分野を標準とし、地域の現状や計画の目標に応じて⑥その他を追加して適切な評価項目を設定することが示されている。

- ①交通(広域的な幹線流動、地域内交通や歩行者交通、災害脆弱性や救急医療施設へのアクセス等への効果や影響)
- ②環境(広域的な環境、沿道環境への効果や影響)
- ③土地利用・市街地整備(都市構造、沿道土地利用やコミュニティへの効果や影響)
- ④社会・地域経済(広域社会や地域産業、観光振興、住民生活等への効果や影響)
- ⑤事業性(事業に要する費用や技術的な制約条件等)
- ⑥その他(地域の現状や計画の目標に応じて追加すべき項目)

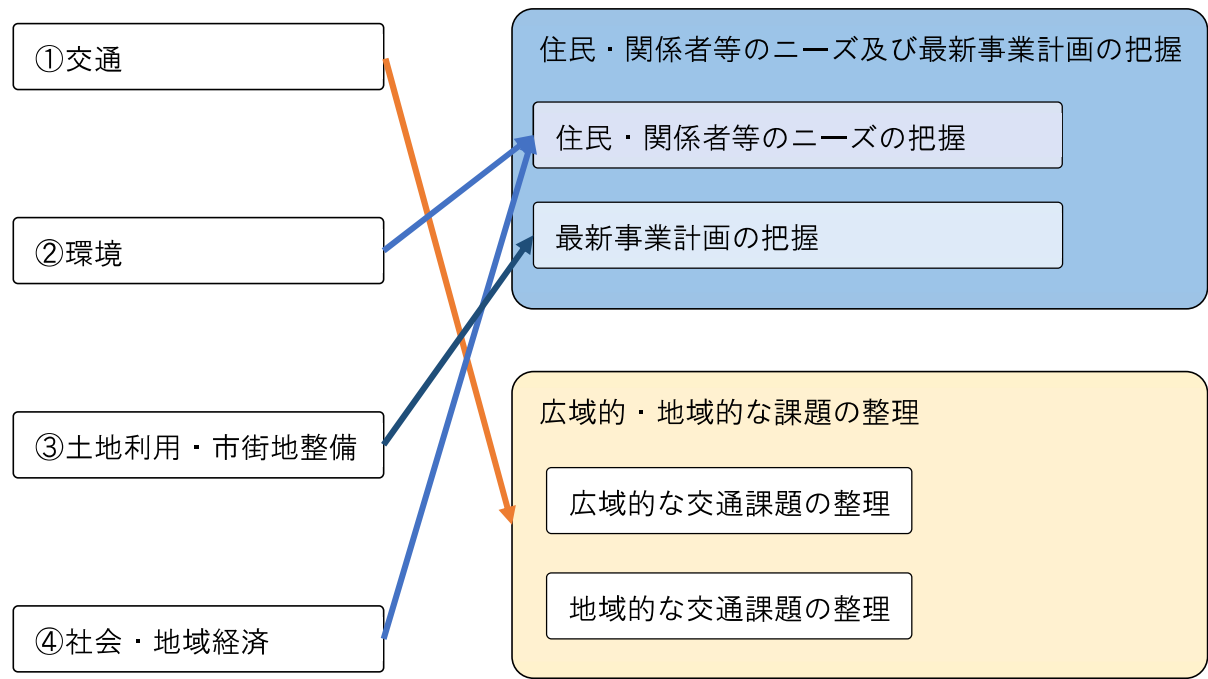
さらに、①～⑤の分野の評価項目として、下表の例が示されている。

表 2-1 評価項目の例

分野	評価項目の例
①交通	時間短縮、渋滞解消、交通事故減少、歩行者自転車の移動性・安全性、道路の走行性、救急医療施設への搬送時間、当該道路の災害時における機能・安全性、広域ネットワーク形成（既存のネットワークとの連携）、交通発生集中源からのアクセス性、都市の道路ネットワーク形成 等
②環境	大気質、騒音、動物・植物、生態系 等
③土地利用・市街地整備	地域交流への効果、農業的土地利用への影響、市街地の防災性、市街地整備への貢献度（アクセス性等）、沿道商業施設への影響 等
④社会・地域経済	地域活性化や都市再生への効果、観光振興 等
⑤事業性	事業や維持管理に関わる費用、事業に要する期間、施工時の影響、用地取得に関するリスク、不測の事態に対する計画の柔軟性 等

出典:「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」(国土交通省道路局)P.15

そこで、本業務では上記の評価項目を参考に、東京南西部地域にもたらす効果や影響を把握するため、下記に示す観点で想定される住民・関係者等のニーズ、最新事業計画、地域の現状・課題について検討を行うこととする。



構想段階における道路計画策定プロセスガイドラインの分野	
② 環境	広域的な環境、沿道環境への効果や影響
④ 社会・地域経済	広域社会や地域産業、観光振興、住民生活等への効果や影響
③ 土地利用・市街地整備	都市構造、沿道土地利用やコミュニティへの効果や影響
① 交通※	広域的な幹線流動、地域内交通や歩行者交通、災害脆弱性や救急医療施設へのアクセス等への効果や影響
⑤ 事業性	事業に要する費用や技術的な制約条

分類		検討項目	
住民・関係者等のニーズ及び最新事業計画の把握	住民・関係者等のニーズの把握	沿道環境	大気汚染状況
			騒音状況
		産業	産業状況
			京浜港の利用状況
			京浜港の輸送状況
			羽田空港の利用状況
		商業	売上額
			主要施設の立地
		観光	広域観光
			地域観光
	住民生活	人口・世帯数	
		自動車利用	
		医療	
	移動実態	教育	
		需要量	
		交通手段分担	
		主要OD	
	実感する課題等	平均所要時間	
		住民	
最新事業計画の把握	都市構造	空港・港湾	
		拠点開発	
		民間開発	
	災害等	災害脆弱性の状況	
		地震、洪水・浸水等	
	道路状況	道路整備状況	
将来計画	上位計画		
広域的・地域的な課題の整理	広域的な交通課題の整理	広域的	高速道路ネットワーク状況
			都心の通過交通状況
			物流の支援状況 （京浜港、羽田空港発着交通の特性）
			災害脆弱性の状況
	地域的な交通課題の整理	地域的	幹線道路ネットワーク状況
			幹線道路の渋滞状況
			幹線道路の交通事故の状況
			渡河断面の状況
			高速道路の利用状況
			救急医療施設へのアクセス性
		生活道路の抜け道利用状況	
		-	-

図 2-1 広域的・地域的な課題・ニーズ把握の検討項目

(2) 川崎市における課題・ニーズ把握調査企画

1) 調査目的

調査の目的は以下の通りとする。

「多摩川軸の課題」に着目して
川崎縦貫道路Ⅱ期と東京外環（東名～湾岸）の
一本化に向けた検討の広報を兼ねた調査

■参考：計画検討協議会の状況 ⇒外環東名以南の整備、一本化の検討の深度化を公表

- ・ 第5回協議会（令和元年6月開催）において、以下の事項を確認・公表。【議事録より抜粋】
- 1. 有識者及び周辺自治体等の意見聴取結果について
- ・ 環状道路としての機能の発揮や事業の効率化という観点からも、川崎縦貫道路との一本化を前提とするべきではないか。
- 2. 今後の進め方について
- ・ これまでの検討及び意見聴取結果も踏まえ、計画の基本的な方針の取りまとめに必要な検討を進めることを確認した。また、川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、整備効果や起終点、連結位置、費用負担の考え方などを、さらに検討することを確認した。

2) 調査資料・構成案

①川崎縦貫道路Ⅱ期・外環東名以南の議論、方針の周知

【既公表資料の抜粋などの説明資料】

- ・ これまでの計画検討協議会で出された学識経験者などの意見、協議会の方針について資料を用いて説明。
- 【主な説明事項案】
- ・ 地域の現況・課題
- ・ 道路整備による整備効果（外環東名以南の整備による効果）
- ・ 一本化に関する議論内容 等

②上記を踏まえたアンケート調査の実施

【アンケート調査票】

- ・ ①を踏まえ、課題等の確認・道路整備の必要性・一本化の是非・期待する効果を把握。

3) 調査対象案

- ・ 調査対象は、東京南西部地域の住民・企業
- ・ 特に事業の周知等の目的であること、地域の実感の把握が重要であることから地元に近い方が望ましい。（地元商店街、市内運送業者 等）

4) 調査項目案

- ・ 基本的には選択肢（是非、有無などの選択可能な事項）と自由回答（意見の理由等）を併記した調査票を想定する。

①課題認識の確認

- ・ ご説明した課題について、実感されている課題を教えてください。
- ・ ご説明した課題以外に、実感されている課題を教えてください。 等

②道路整備の必要性について

- ・ ①でお聞きした課題に対して、道路整備が必要と考えますか。理由と併せて教えてください。
- ・ 道路整備を行う場合に、必要と考える区間（全線 or 多摩川軸の北側、南側等）とその理由を教えてください。

③一本化の是非について

- ・ ②の道路を整備する場合に、川崎縦貫道路Ⅱ期と外環東名以南を一本化することについて、賛成ですか。反対ですか。理由と併せて教えてください。
- ・ 賛成の場合、一本化する場合に必要と考えられることを教えてください。（例：IC を多く設置する、早く走る道路として規格の高い道路にすべき 等）

④整備により期待する効果

- ・ ご説明した効果を参考に、②、③でお聞きした新規道路整備を行った場合に期待される効果を教えてください。（所要時間の短縮、移動距離の短縮、並行道路の混雑緩和、経路選択の増加、運転手の負荷軽減、時間信頼性の向上 等）

⑤道路整備に関するご意見・ご要望について

2.2 住民・関係者等のニーズ及び最新事業計画の把握

2.2.1 住民・関係者ニーズの把握

(1) 沿道環境

1) 大気環境状況

表 2-2 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京都一般環境大気測定局	自動車排出ガス測定局の測定結果	2010 年度～2018 年度	
川崎市環境局環境総合研究所	地域別大気環境情報	2010 年度～2018 年度	

●：世田谷区、●：大田区、●：川崎市

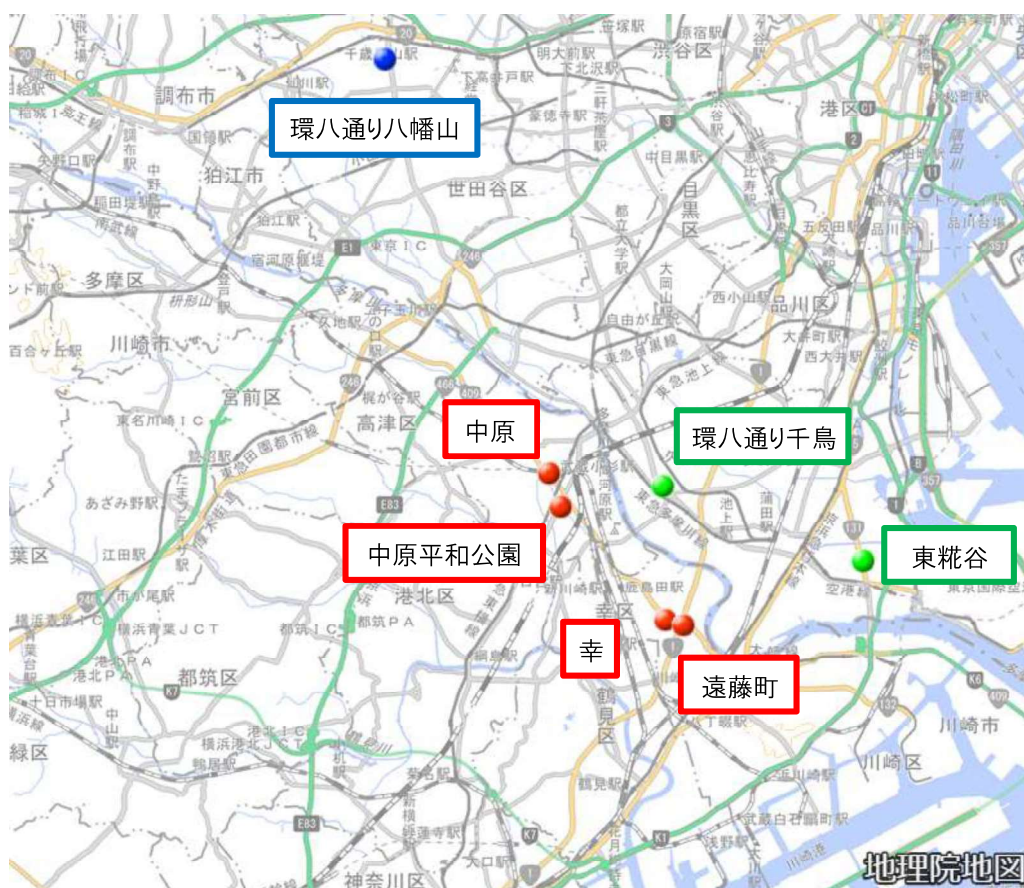


図 2-2 大気汚染状況測定地点

(A) 大田区 二酸化窒素濃度

大田区の二酸化窒素濃度は減少傾向。

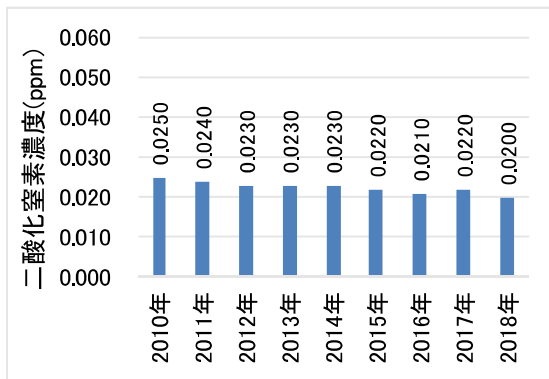


図 2-3 大田区東糀谷
二酸化窒素濃度 年平均

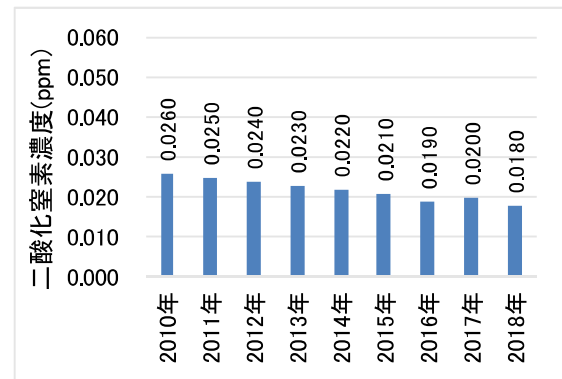


図 2-4 環八通り千鳥
二酸化窒素濃度 年平均

(B) 大田区 浮遊粒子状物質

大田区の浮遊粒子状物質は減少傾向。

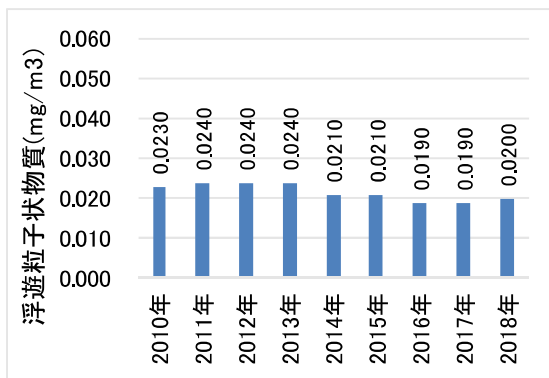


図 2-5 大田区東糀谷
浮遊粒子状物質 年平均

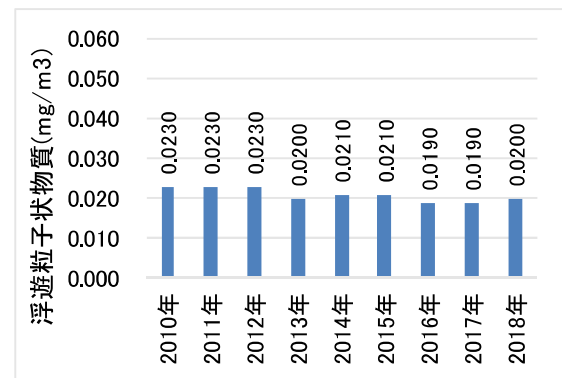


図 2-6 環八通り千鳥
浮遊粒子状物質 年平均

(C) 世田谷区 二酸化窒素濃度

世田谷区の二酸化窒素濃度は減少傾向。

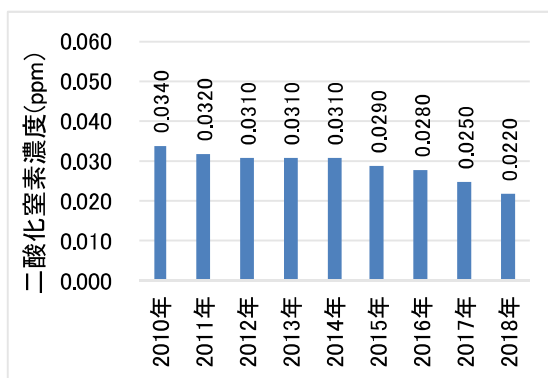


図 2-7 環八通り八幡山
二酸化窒素濃度 年平均

(D) 世田谷区 浮遊粒子状物質

世田谷区の浮遊粒子状物質は減少傾向。

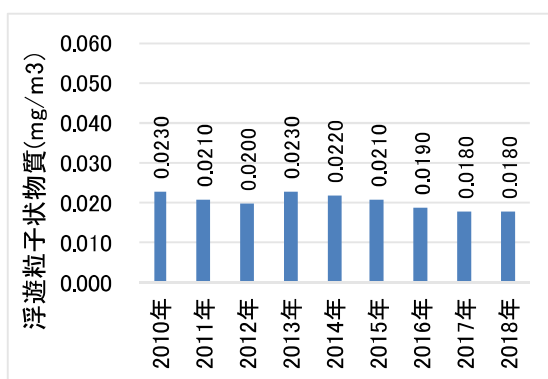


図 2-8 環八通り八幡山
浮遊粒子状物質 年平均

(E) 川崎市 一酸化窒素濃度

川崎市の一酸化窒素濃度は全地域で減少傾向。

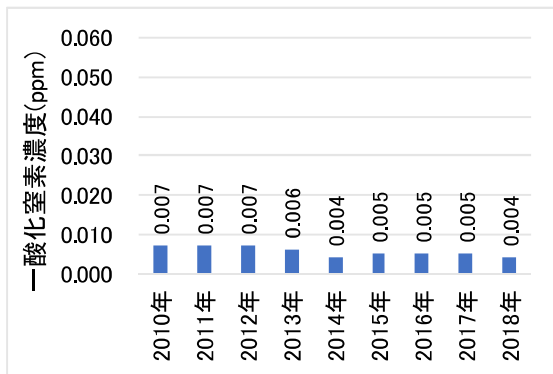


図 2-9 幸 一酸化窒素濃度

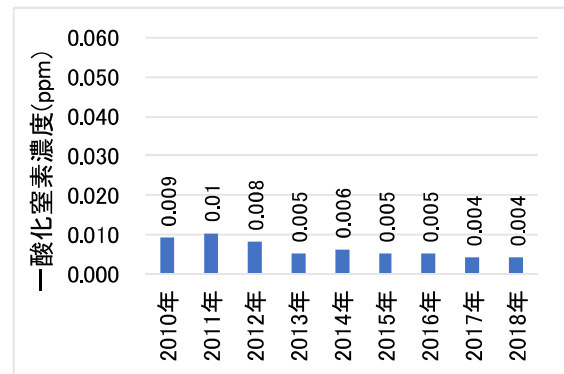


図 2-10 中原 一酸化窒素濃度

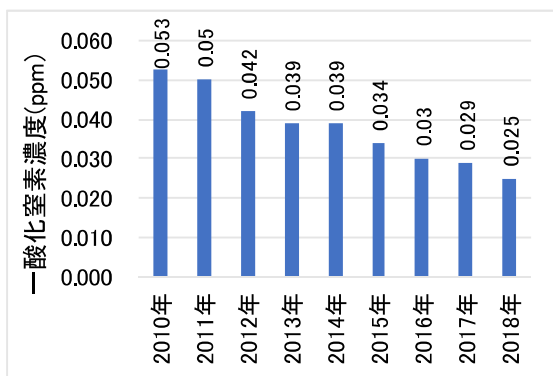


図 2-11 遠藤町 一酸化窒素濃度

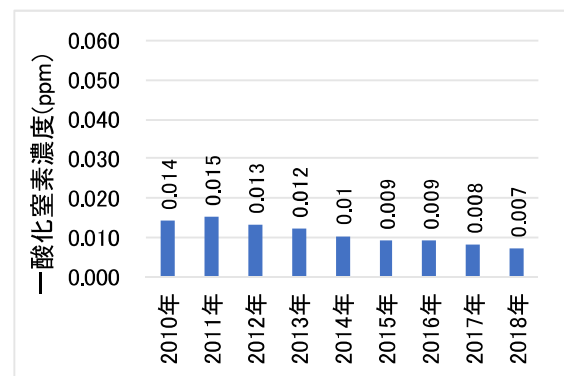


図 2-12 中原平和公園 一酸化窒素濃度

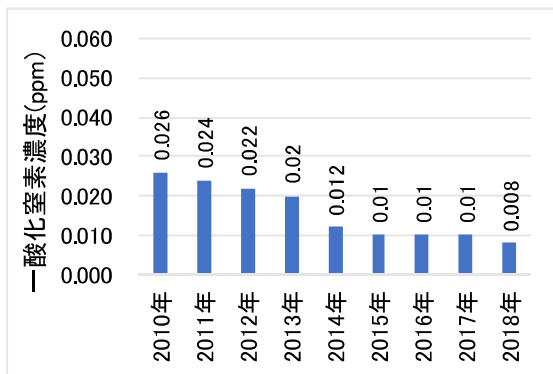


図 2-13 柿生 一酸化窒素濃度

(F) 川崎市 二酸化窒素濃度

川崎市の二酸化窒素濃度は全地域で減少傾向。

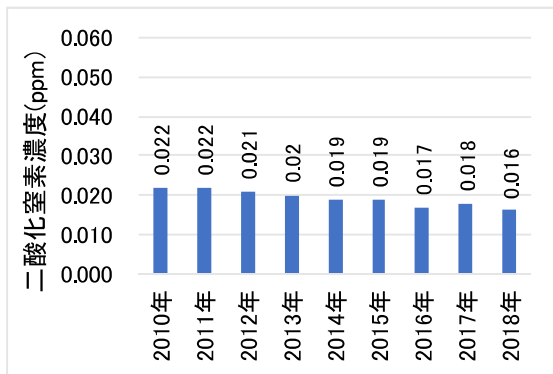


図 2-14 幸 二酸化窒素濃度

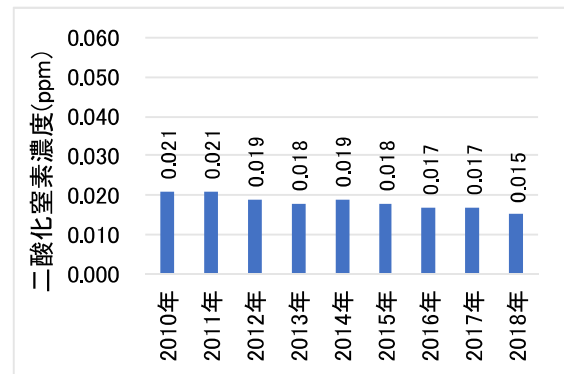


図 2-15 中原 二酸化窒素濃度

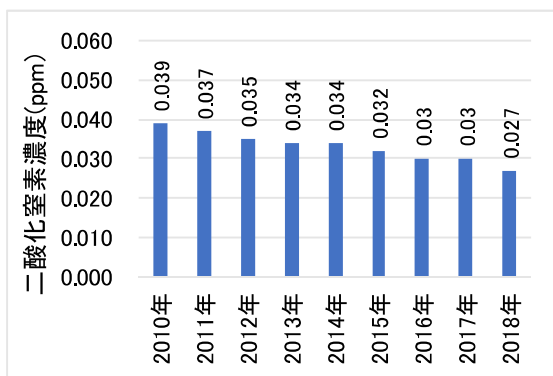


図 2-16 遠藤町 二酸化窒素濃度

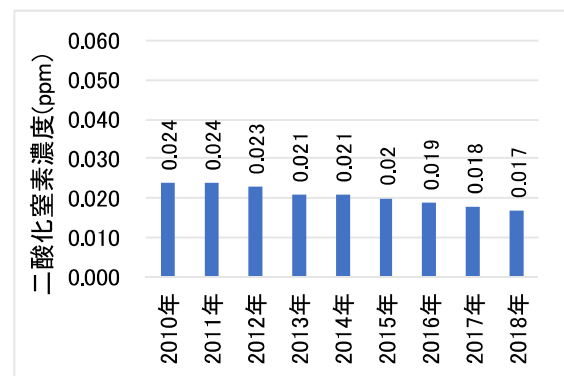


図 2-17 中原平和公園 二酸化窒素濃度

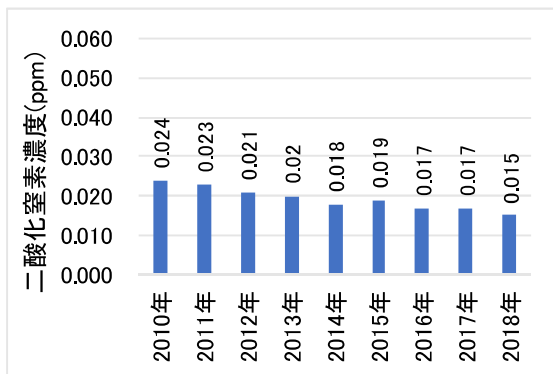


図 2-18 柿生 二酸化窒素濃度

(G) 川崎市 浮遊粒子状物質

川崎市の浮遊粒子状物質は全地域で減少傾向。

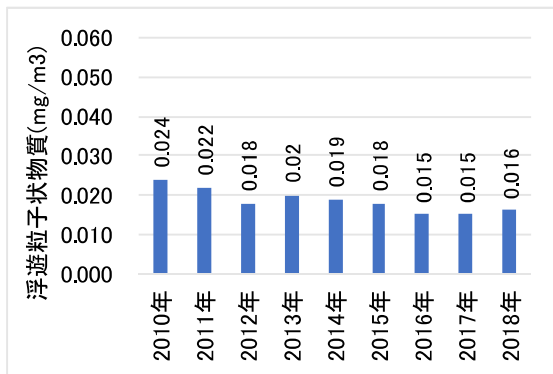


図 2-19 幸 浮遊粒子状物質

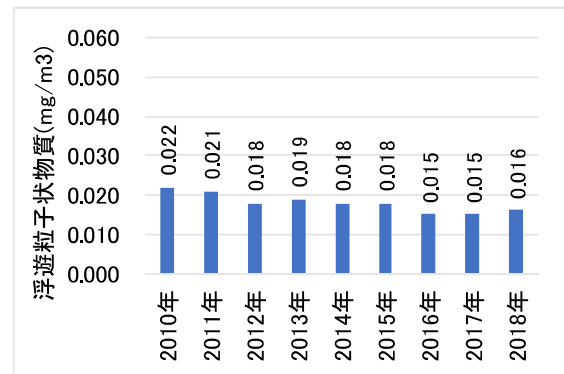


図 2-20 中原 浮遊粒子状物質

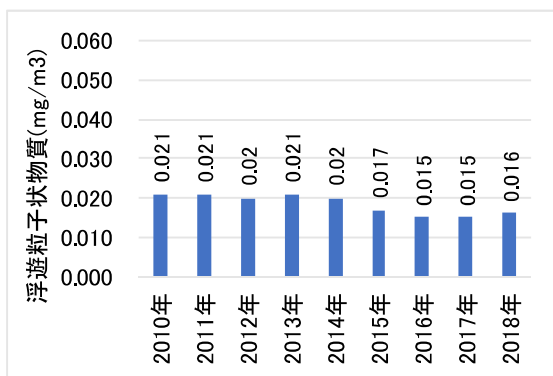


図 2-21 遠藤町 浮遊粒子状物質

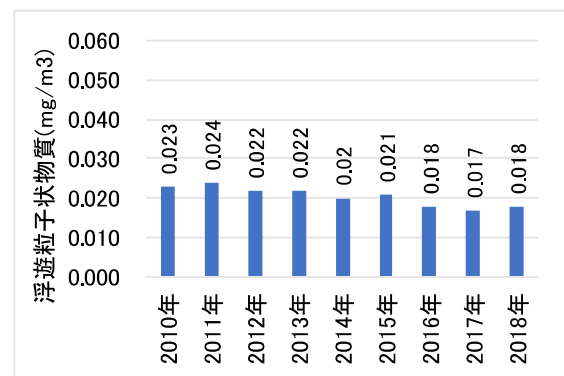


図 2-22 中原平和公園 浮遊粒子状物質

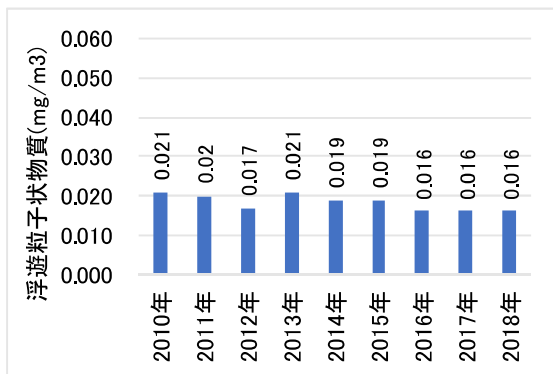


図 2-23 柿生 浮遊粒子状物質

2) 騒音状況

表 2-3 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
大田区環境調査報告書	自動車騒音	2014 年度～2018 年度	
川崎市環境基準適合状況測定結果	自動車騒音	2014 年度～2018 年度	

●：世田谷区、●：大田区、●：川崎市



図 2-24 騒音状況測定地点

(A) 大田区 騒音

大田区の騒音は概ね横ばいで推移している。近年は環境基準地内となっている。

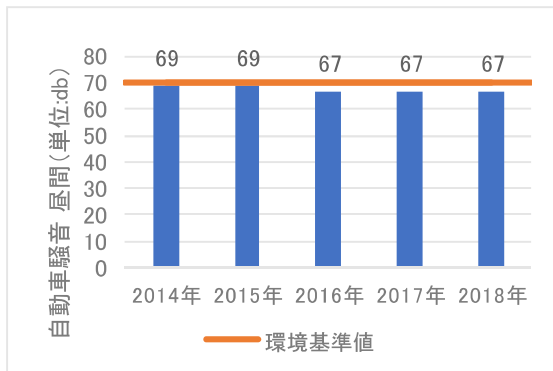


図 2-25 大田区 環八通り 昼間

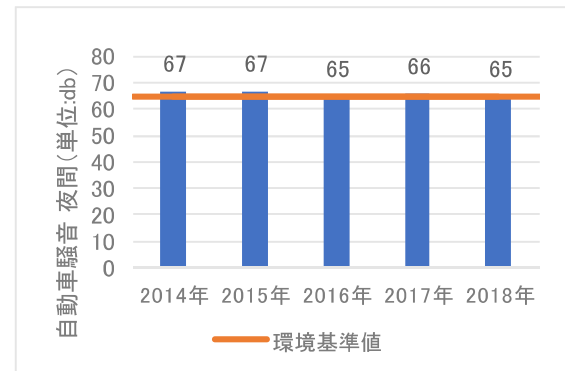


図 2-26 大田区 環八通り 夜間

(B) 川崎市 騒音

各地点の騒音状況は若干の変動は見られるものの、概ね横ばいで推移している。
川崎市の一般国道1号・野川菅生線は昼間・夜間ともに環境基準値以上の値となっている。

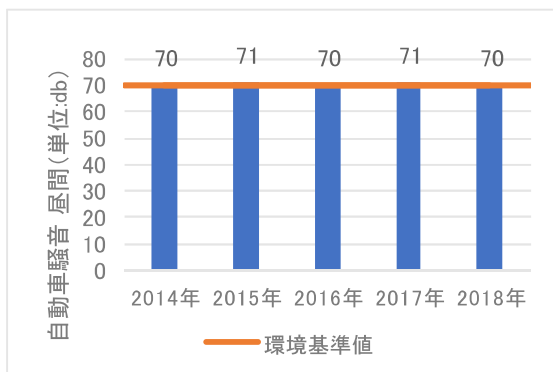


図 2-27 川崎市 一般国道1号 昼間

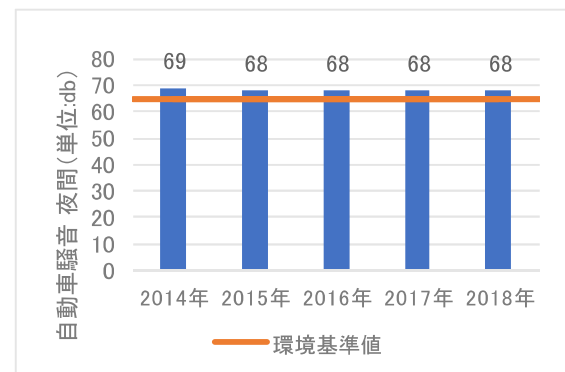


図 2-28 川崎市 一般国道1号 夜間

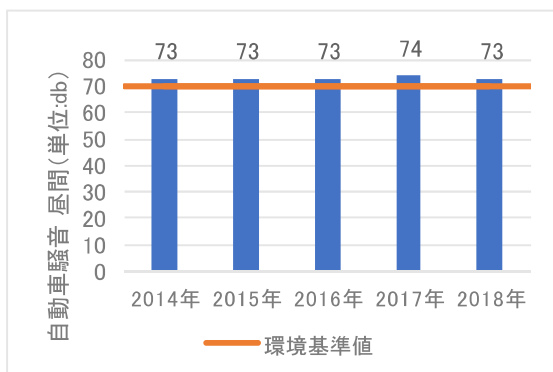


図 2-29 川崎市 野川菅生線 昼間

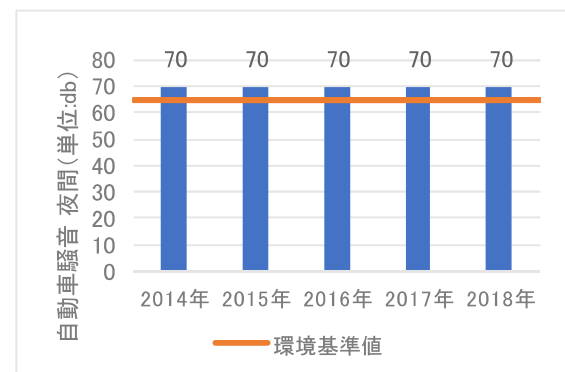


図 2-30 川崎市 野川菅生線 夜間

(2) 産業

1) 産業状況

(A) 事業所数

表 2-4 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
経済センサス-活動調査	事業所に関する集計 製造業	H24、H28	
工業統計調査	「市区町村編」データ	H20～H23、 H25～H27、 H29	

事業所数は全体的に減少傾向にある。1 市 2 区の中では川崎市と大田区が同程度で多く、2017 年時点で約 1,000 件となっている。

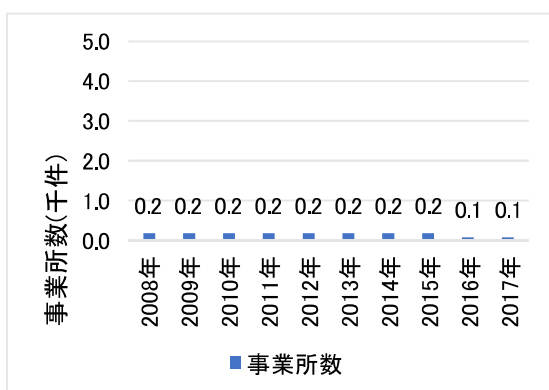


図 2-31 世田谷区 事業所数

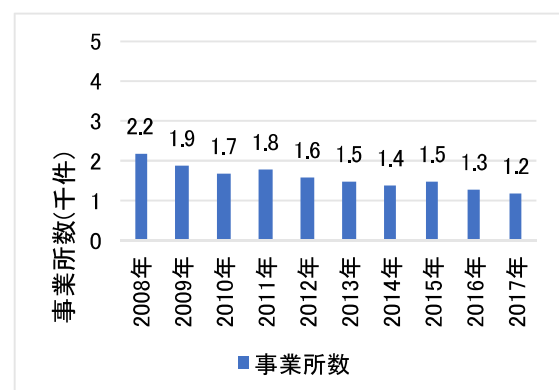


図 2-32 大田区 事業所数

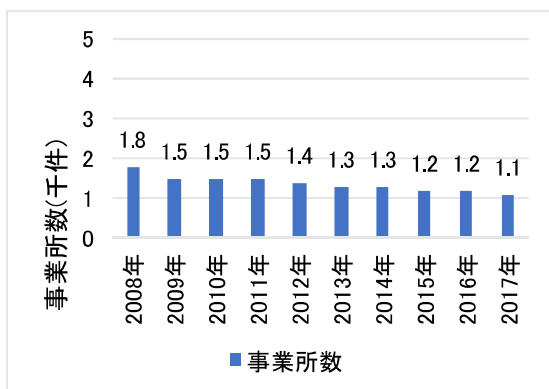


図 2-33 川崎市 事業所数

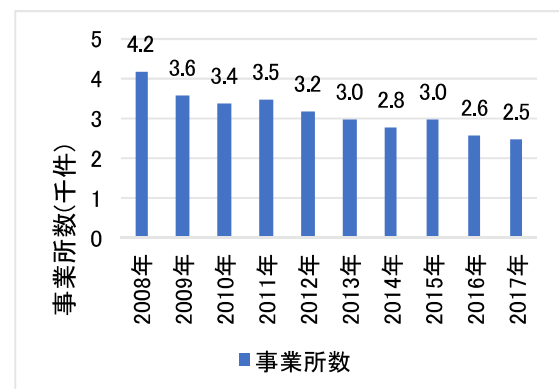


図 2-34 合計 事業所数

(B) 従業員数

表 2-5 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
経済センサス-活動調査	事業所に関する集計 製造業	H24、H28	
工業統計調査	「市区町村編」データ	H20～H23、 H25～H27、 H29	

従業員数は全体的に減少傾向にある。1市2区の中では川崎市が最も多く、2017年時点では約4.7万人、次いで大田区が約2.0万人となっている。

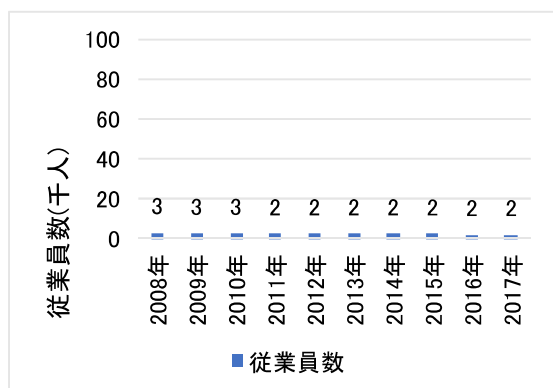


図 2-35 世田谷区 従業員数

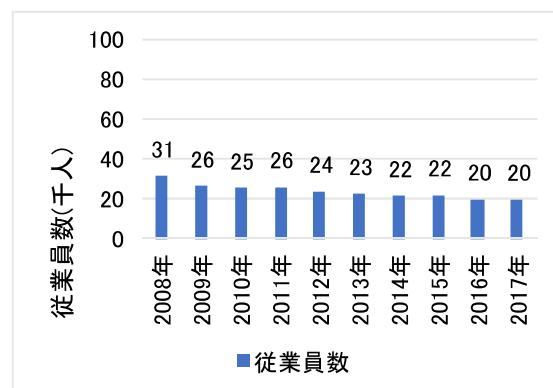


図 2-36 大田区 従業員数

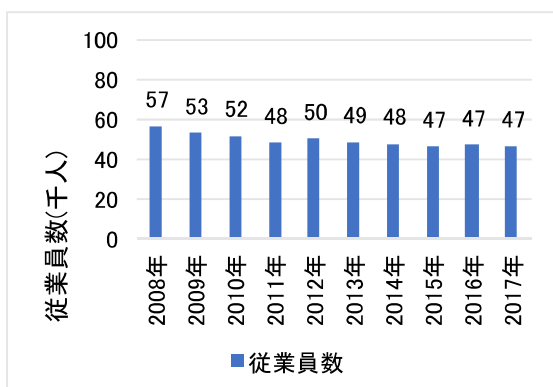


図 2-37 川崎市 従業員数

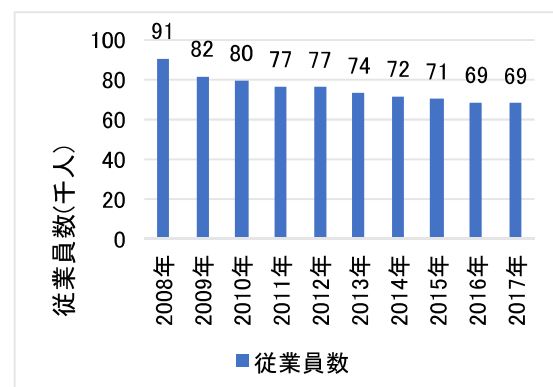


図 2-38 合計 従業員数

(C) 製造品出荷額等

表 2-6 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
経済センサス-活動調査	事業所に関する集計 製造業	H24、H28	
工業統計調査	「市区町村編」データ	H20～H23、 H25～H27、 H29	

製造品出荷額等は全体的に横ばい傾向にある。1市2区内の中では川崎市が全体の約9割を占めており、2017年時点で約4.1億円となっている。

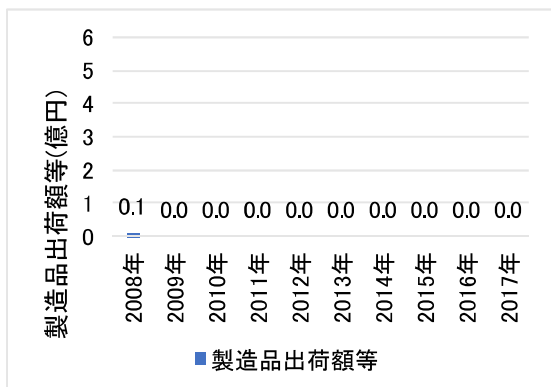


図 2-39 世田谷区 製造品出荷額等

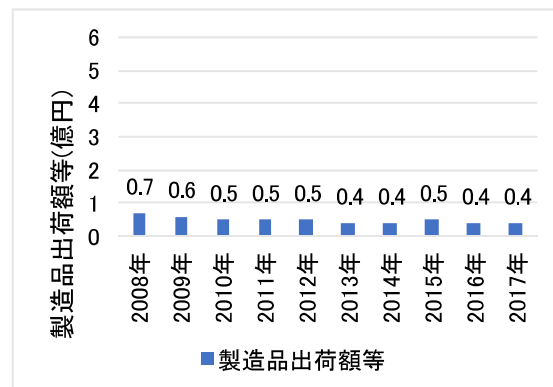


図 2-40 大田区製造品出荷額等

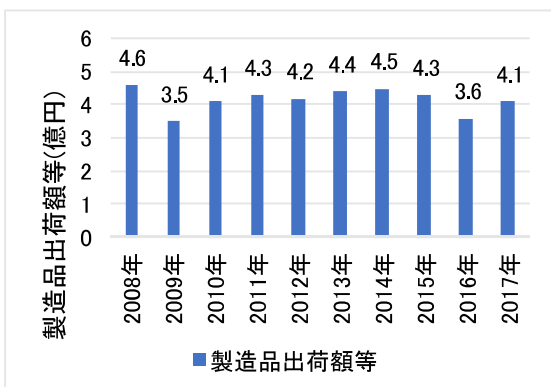


図 2-41 川崎市 製造品出荷額等

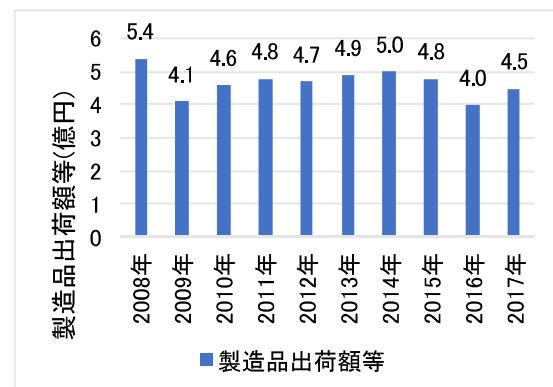


図 2-42 合計 製造品出荷額等

2) 京浜港の利用状況

(A) 輸出入品目

表 2-7 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港貿易概況	輸出入品目	2019 年	
横浜税関貿易概況			
川崎港貿易概況			

京浜港全体の輸出入量は約 251,110 千トンで、3 港の中では東京港が最も多く、約 91,543 千トン、次いで川崎港が約 81,088 千トンとなっている。

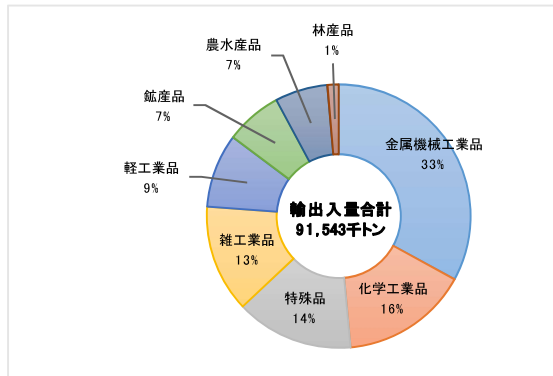


図 2-43 東京港 輸出入品目

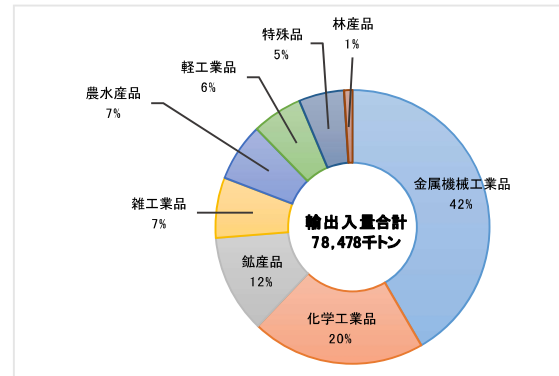


図 2-44 横浜港 輸出入品目

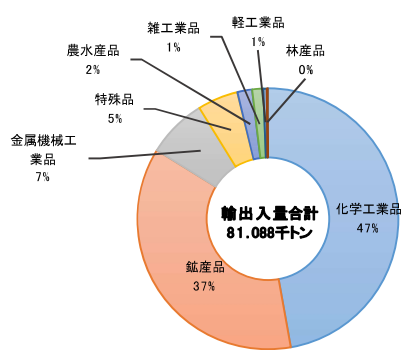


図 2-45 川崎港 輸出入品目

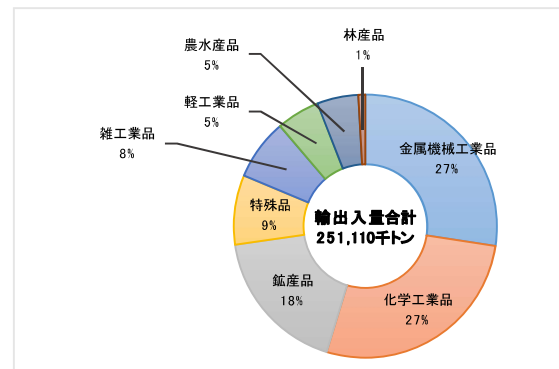


図 2-46 合計 輸出入品目

(B) 輸出品目

表 2-8 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港貿易概況	輸出品目	2019 年	
横浜税関貿易概況			
川崎港貿易概況			

京浜港全体では約 84,140 千トンの輸出品を取り扱っており、3 港の中では横浜港が最も多く、32,851 千トン、次いで東京港が約 29,040 千トンとなっている。

京浜港全体での輸出品目としては「完成自動車」が 29%と最も多く、次いで「自動車部品」が 8%となっている。

東京港では「完成自動車」が 28%と最も多く、次いで「取合せ品（郵便物、複数の品種の混載貨物等）」が 11%となっている。

横浜港は「完成自動車」が 39%と最も多く、次いで「自動車部品」が 14%となっている。川崎港は「完成自動車」が 16%と最も多く、次いで「その他の石油」が 15%となっている。

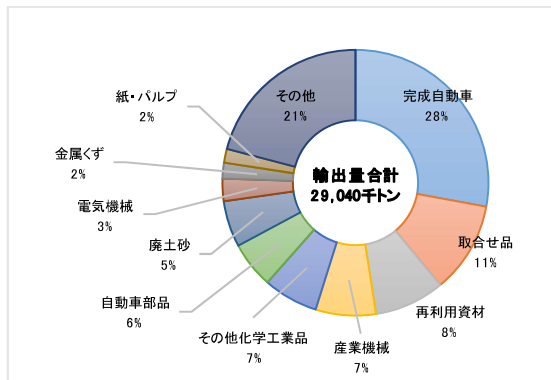


図 2-47 東京港 輸出品目

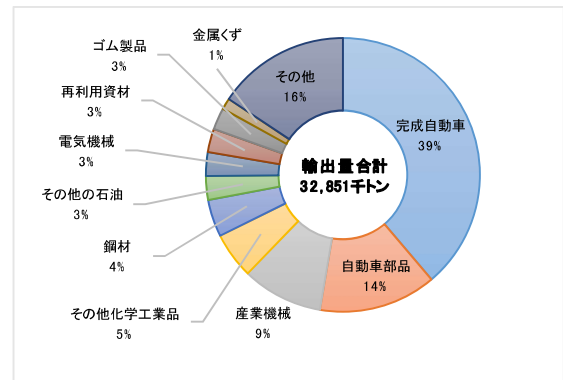


図 2-48 横浜港 輸出品目

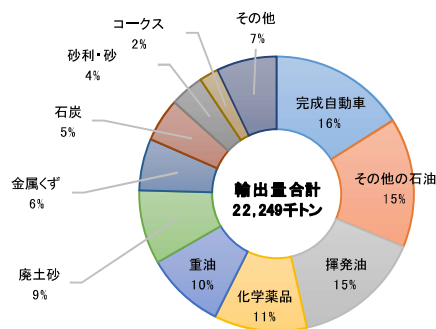


図 2-49 川崎港 輸出品目

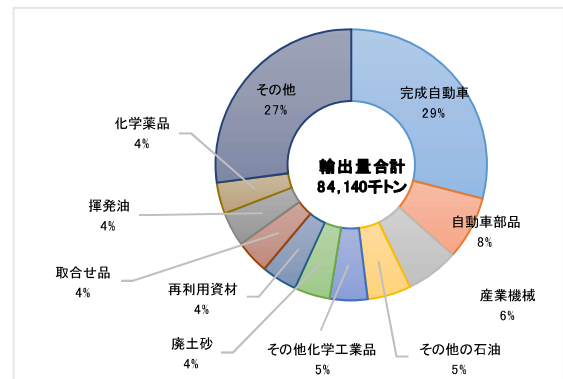


図 2-50 合計 輸出品目

(C) 輸入品目

表 2-9 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港貿易概況	輸入品目	2019 年	
横浜税関貿易概況			
川崎港貿易概況			

京浜港全体では約 166,969 千トンの輸入品を取り扱っており、3 港の中では東京港が最も多く、約 62,503 千トン、次いで川崎港が約 58,389 千トンとなっている。

京浜港全体での輸入品目としては「LNG/液化天然ガス」が 15%と最も多く、次いで「原油」が 11%となっている。

東京港は「完成自動車」が 10%と最も多く、次いで「衣服・身廻品・はきもの」が 8%となっている。

横浜港は「LNG/液化天然ガス」が 18%と最も多く、次いで「原油」が 16%となっている。

川崎港は「LNG/液化天然ガス」が 28%と最も多く、次いで「原油」が 20%となっている。

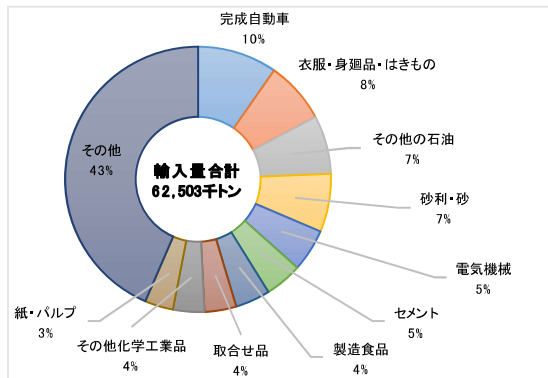


図 2-51 東京港 輸入品目

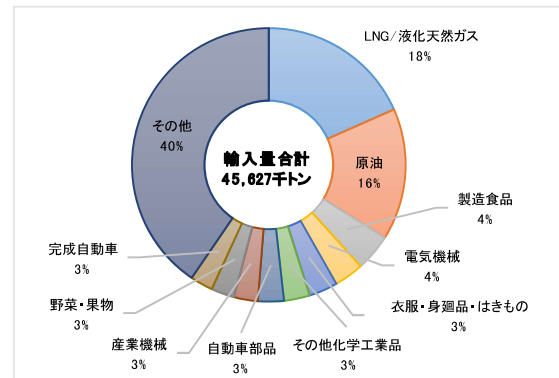


図 2-52 横浜港 輸入品目

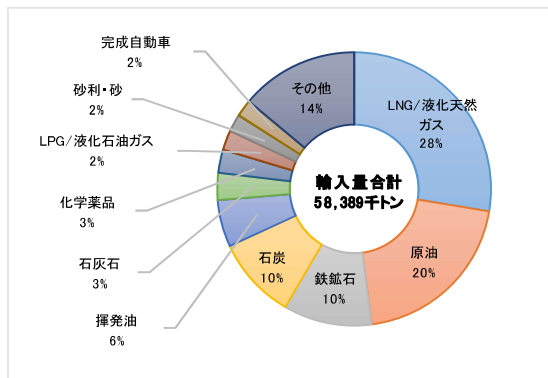


図 2-53 川崎港 輸入品目

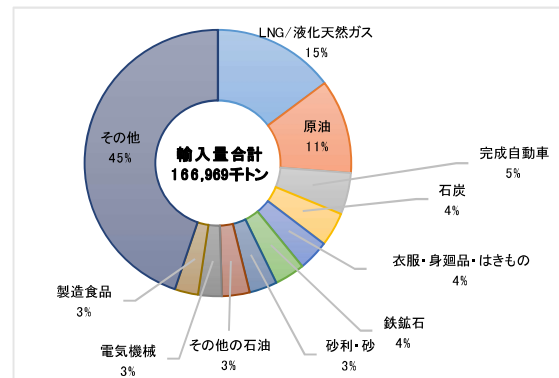


図 2-54 合計 輸入品目

(D) 輸出入額

表 2-10 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港貿易概況	輸出入額	2011 年～ 2019 年	
横浜税関貿易概況			
川崎港貿易概況			

輸出入額は全体的にやや増加傾向にある。京浜港の中では東京港が最も多く、2019 年時点では約 17.3 兆円、次いで横浜港が約 11.8 兆円となっている。

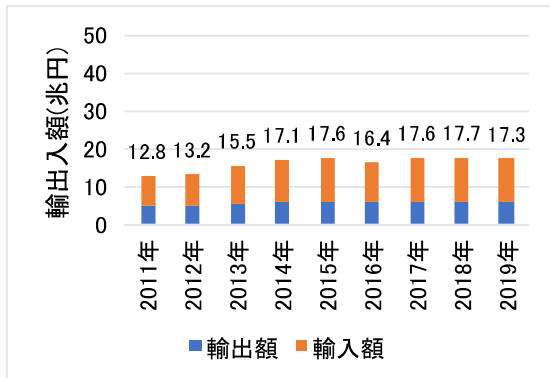


図 2-55 東京港 輸出入額合計

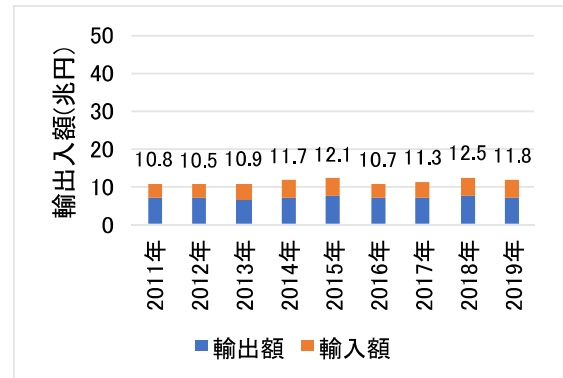


図 2-56 横浜港 輸出入額合計

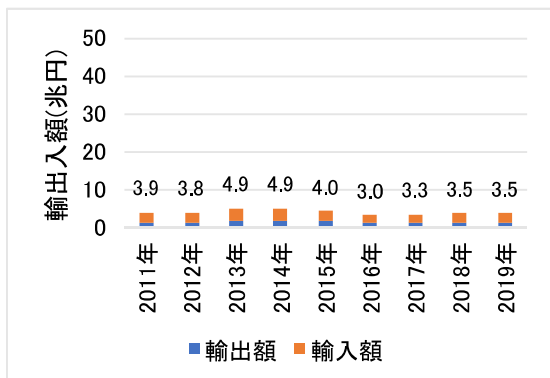


図 2-57 川崎港 輸出入額合計

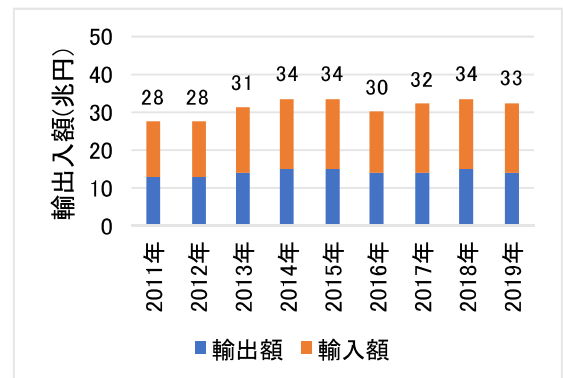


図 2-58 京浜港(合計) 輸出入額合計

(E) 輸出額

表 2-11 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港貿易概況	輸出額	2011 年～ 2019 年	
横浜税関貿易概況			
川崎港貿易概況			

輸出額は全体的に横ばい傾向にある。京浜港の中では横浜港が最も多く、2019 年時点では約 6.9 兆円、次いで東京港が約 5.8 兆円となっている。

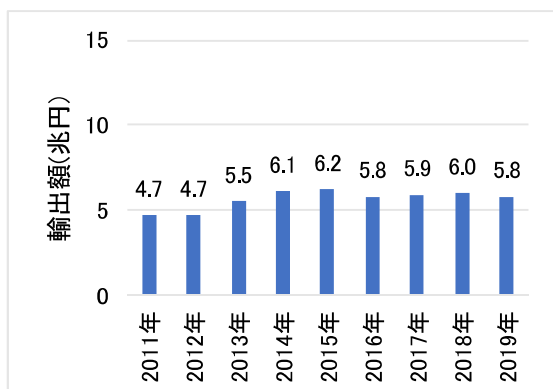


図 2-59 東京港 貿易額

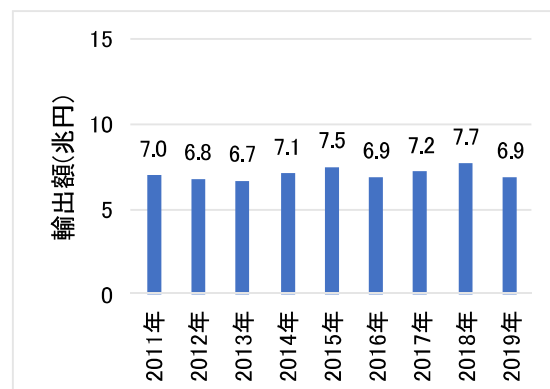


図 2-60 横浜港 貿易額

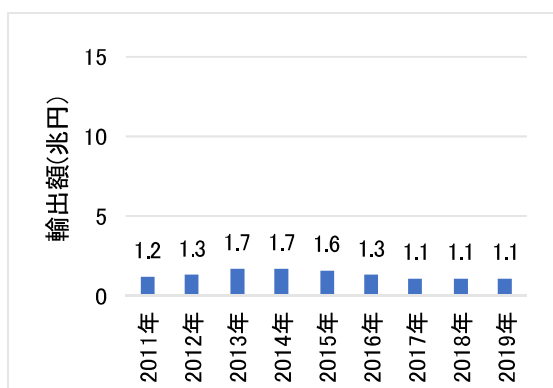


図 2-61 川崎港 貿易額

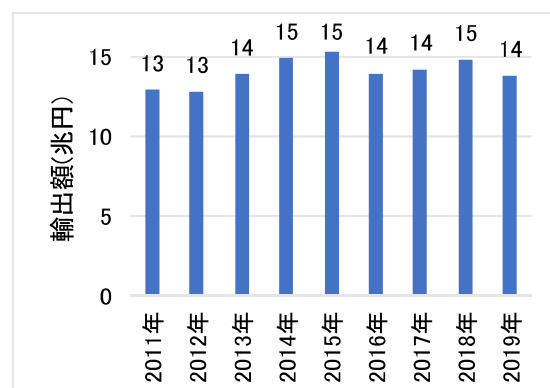


図 2-62 京浜港(合計) 貿易額

(F) 輸入額

表 2-12 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港貿易概況	輸入額	2011 年～ 2019 年	
横浜税関貿易概況			
川崎港貿易概況			

輸入額は全体的に増加傾向にある。京浜港の中では東京港が最も多く、2019 年時点では約 11.5 兆円、次いで横浜港が約 4.9 兆円となっている。

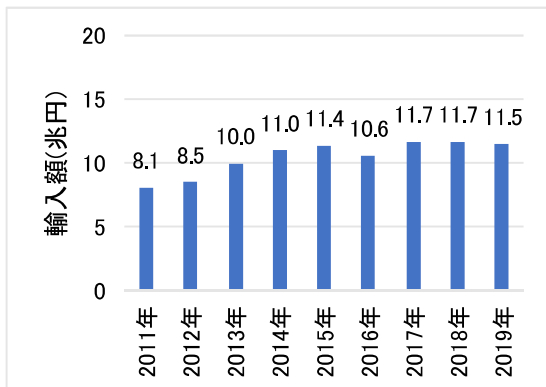


図 2-63 東京港 輸入額

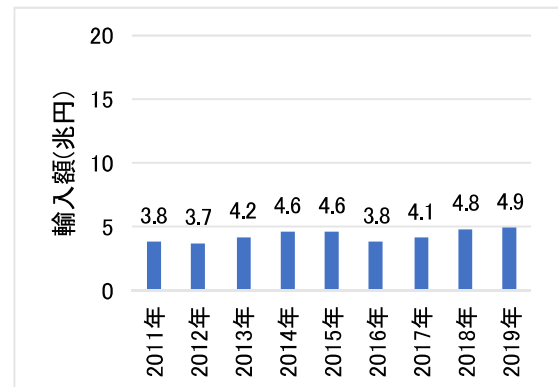


図 2-64 横浜港 輸入額

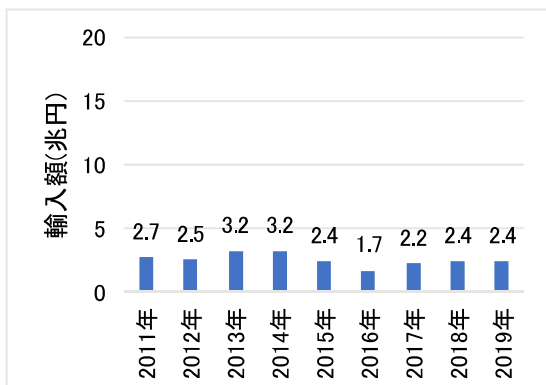


図 2-65 川崎港 輸入額

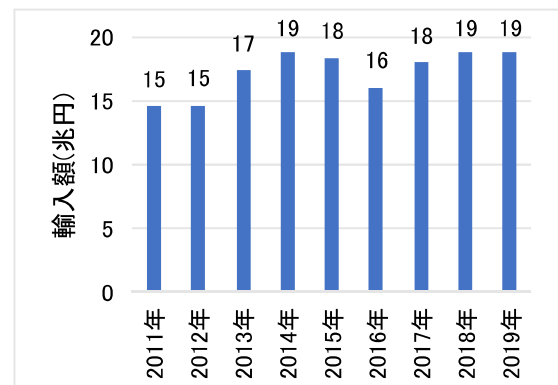


図 2-66 京浜港(合計) 輸入額

3) 京浜港の輸送状況

(A) 方面別コンテナ車流動

表 2-13 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
全国輸出入コンテナ貨物 流動調査	生産地・消費地別船積港 船卸港別貨物量	2018 年	

京浜港全体では約 2,275 千トンの貨物を取り扱っており、東北道方面への輸送が最も多い。貨物量は、3 港の中では東京港が最も多く、約 1,551 千トン、次いで横浜港が約 718 千トンとなっている。

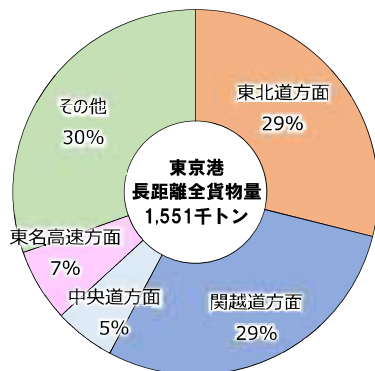


図 2-67 東京港 方面別コンテナ車流動

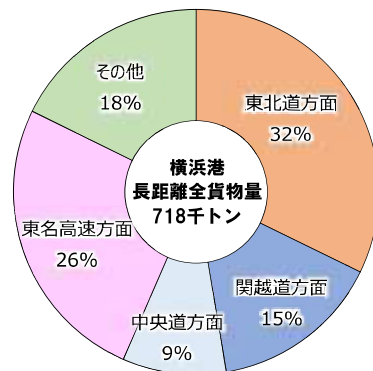


図 2-68 横浜港 方面別コンテナ車流動

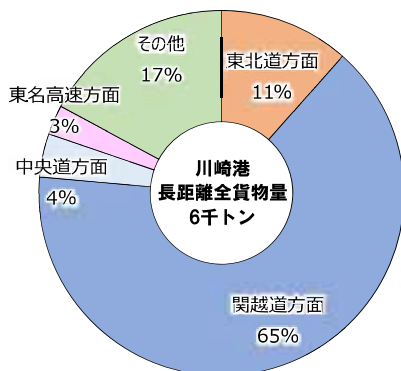


図 2-69 川崎港 方面別コンテナ車流動

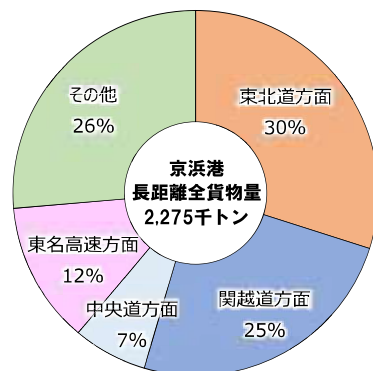


図 2-70 京浜港(合計) 方面別コンテナ車流動

4) 羽田空港の利用状況

表 2-14 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
羽田空港貿易概況	羽田空港の利用状況	-	

羽田空港の輸出品目は「その他（再輸出品、科学光学機器、写真用・映画用材料等）」が72%と最も多く、次いで「原料別製品」が9%となっている。

輸出額は近年減少傾向にあり、2019年時点で約0.3兆円となっている。

輸入品目は「機械類・輸送用機器」が62%と最も多く、次いで「その他（科学光学機器、バッグ類、再輸入品）」が29%となっている。

輸入額は増加傾向にあり、2019年時点で約1.2兆円となっている。

貨物取扱量は全体的に増加傾向にある。国際線の貨物取扱量は2009年から2018年にかけて約50倍に増加しており、国内線はほぼ横ばいとなっている。2018年時点の国際線・国内線の貨物取扱量の合計は1,271千トンとなっている。

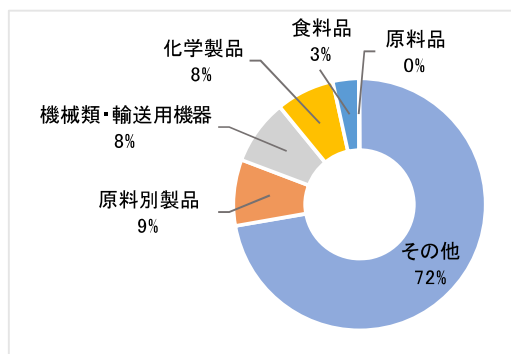


図 2-71 輸出品目

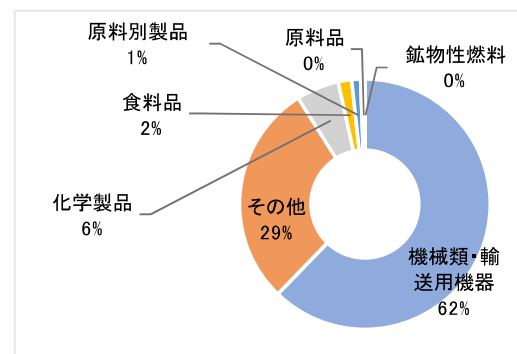


図 2-72 輸入品目

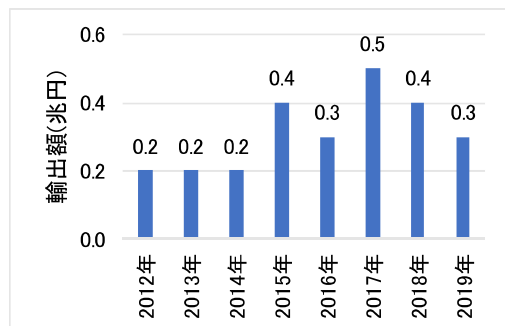


図 2-73 輸出額

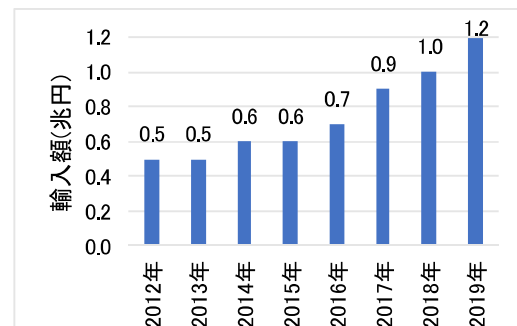


図 2-74 輸入額

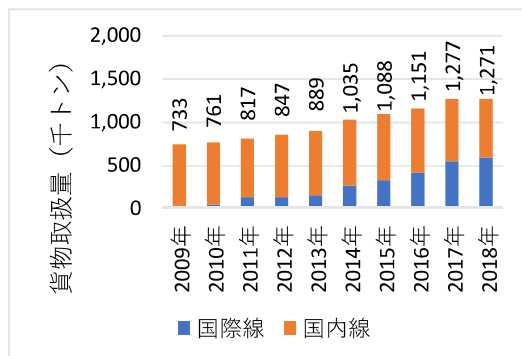


図 2-75 貨物取扱量

(3) 商業

1) 商業状況

(A) 事業所数

表 2-15 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
商業統計調査	事業所数	平成 26 年	
経済センサス		平成 24 年	
		平成 28 年	

事業所数は全体的に増加傾向にある。1 市 2 区の中では川崎市が最も多く、2016 年時点では 6,694 件、次いで大田区が 5,271 件となっている。

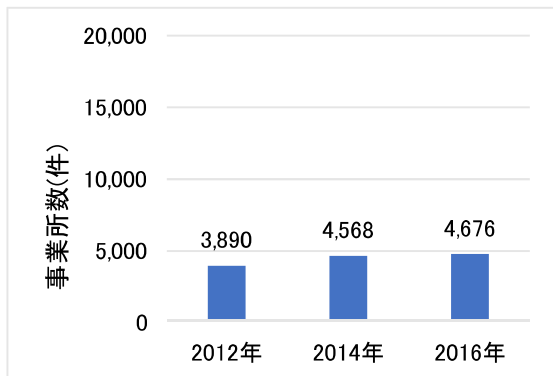


図 2-76 世田谷区 事業所数

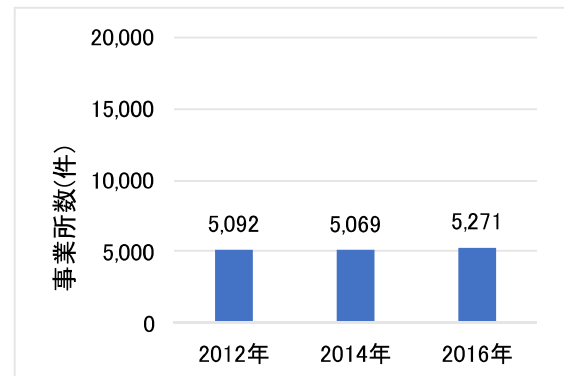


図 2-77 大田区 事業所数

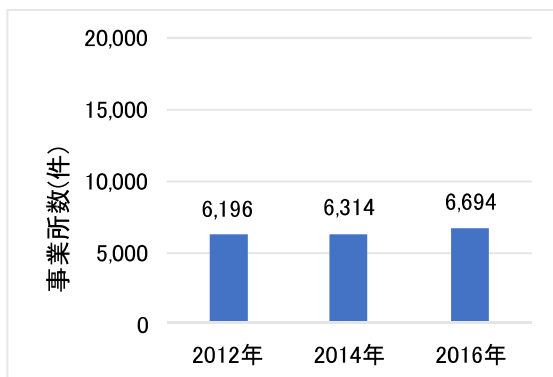


図 2-78 川崎市 事業所数

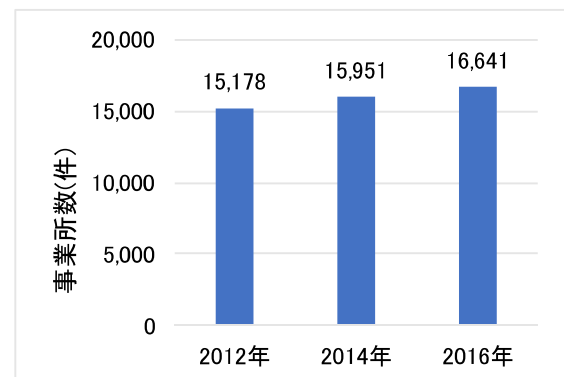


図 2-79 合計 事業所数

(B) 従業員数

表 2-16 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
商業統計調査	従業員数	平成 26 年	
経済センサス		平成 24 年	
		平成 28 年	

従業員数は全体的に増加傾向にある。1 市 2 区の中では川崎市が最も多く、2016 年時点では 74,184 人、次いで大田区が 60,688 人となっている。

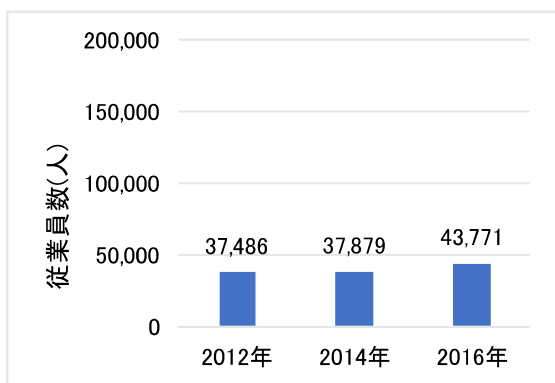


図 2-80 世田谷区 従業員数

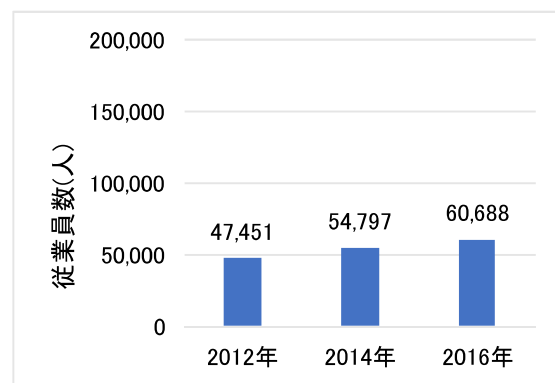


図 2-81 大田区 従業員数

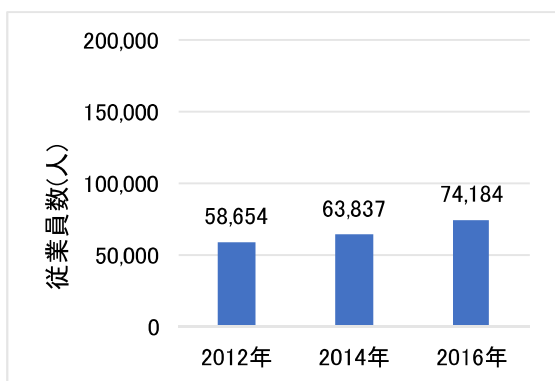


図 2-82 川崎市 従業員数

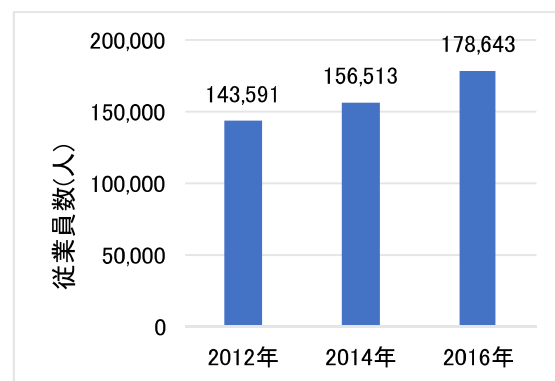


図 2-83 合計 従業員数

(C) 年間商品販売額（億円）

表 2-17 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
商業統計調査	年間商品販売額	平成 26 年	
経済センサス		平成 24 年	
		平成 28 年	

年間商品販売額は全体的に増加傾向にある。1市2区の中では大田区が最も多く、2016年時点では約69,720億円、次いで川崎市が約30,232億円となっている。

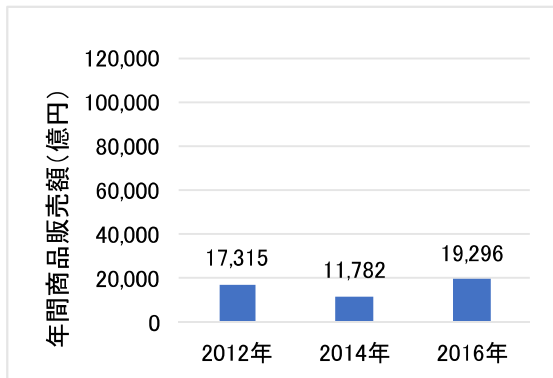


図 2-84 世田谷区 年間商品販売額

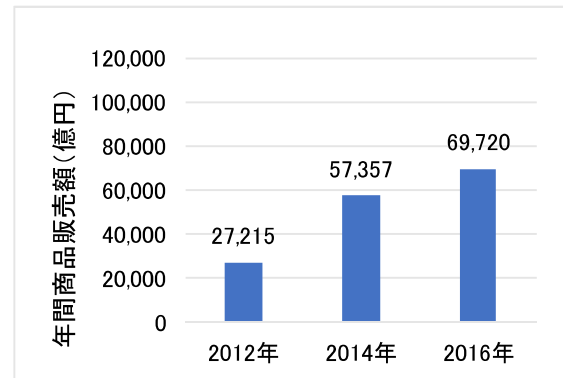


図 2-85 大田区 年間商品販売額

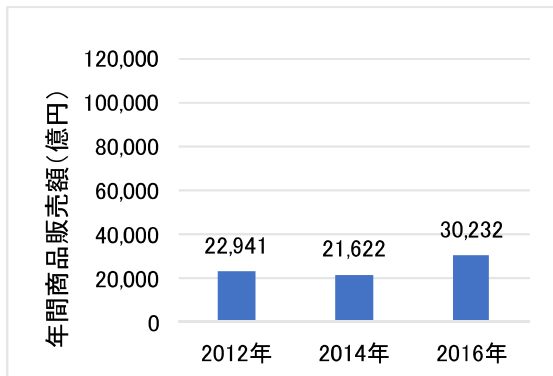


図 2-86 川崎市 年間商品販売額

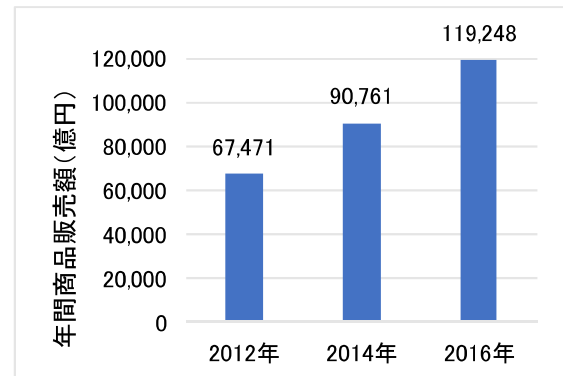


図 2-87 合計 年間商品販売額

2) 主要施設の立地

表 2-18 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京都産業労働局	大規模小売店舗 立地法届出内容一覧	平成 14 年度～ 令和 2 年度	大規模開発地区関連交通計画マニ ュアル(国土交通省、平成 26 年 6 月) を基に 1 万㎡以上の店舗を対象に 図化
川崎市経済労働局	川崎市内大規模 小売店舗一覧	令和 2 年 3 月 31 日 現在	

川崎駅周辺には、店舗面積 1 万㎡以上の商業施設が集中している。

●：世田谷区、●：大田区、●：川崎市



図 2-88 大規模小売店の立地

表 2-19 大規模小売店の店舗面積

地域	建物名称	店舗面積(㎡)	住所
世田谷区	二子玉川ライズ・ショッピングセンター	47,396	世田谷区玉川2丁目21-1
世田谷区	二子玉川ライズ・ショッピングセンター	12,176	世田谷区玉川1丁目14-1
大田区	ホームセンターコーナン本羽田店	10,013	大田区本羽田2丁目3-1
大田区	イトーヨーカドー大森店	14,980	大田区大森北2丁目13-1
川崎市	川崎ダイスビル	22,232	川崎市川崎区駅前本町8
川崎市	アトレ川崎	28,997	川崎市川崎区駅前本町26-1
川崎市	川崎ルフロン	42,500	川崎市川崎区日進町1-11
川崎市	イトーヨーカドー 川崎港町店	14,797	川崎市川崎区港町12-1
川崎市	コストコホールセール川崎倉庫店	11,220	川崎市川崎区池上新町3丁目1-4
川崎市	島忠ホームズ川崎大師店	22,493	川崎市川崎区中瀬3丁目20-20
川崎市	ホームセンターコーナン川崎小田栄店	18,026	川崎市川崎区小田栄2丁目3-1
川崎市	マーケットスクエア川崎イースト	12,080	川崎市川崎区富士見1丁目5-5
川崎市	ラゾーナ川崎プラザ	67,145	川崎市幸区堀川町72-1
川崎市	クロスガーデン川崎	11,000	川崎市幸区小倉5丁目19-23
川崎市	イトーヨーカドー武蔵小杉店	10,020	川崎市中原区小杉町3丁目420
川崎市	グランツリー武蔵小杉	37,000	川崎市中原区新丸子東3丁目1135-1
川崎市	ダイエー 向ヶ丘店	10,166	川崎市多摩区登戸2789
川崎市	イオンスタイル新百合ヶ丘	25,000	川崎市麻生区上麻生1丁目19
川崎市	新百合ヶ丘エルミロード	18,000	川崎市麻生区上麻生1丁目4-1
川崎市	新百合ヶ丘オーバ	15,236	川崎市麻生区上麻生1丁目1-1

(4) 観光

1) 広域観光

表 2-20 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
公益社団法人日本ユネスコ協会連盟	世界遺産	-	
トリップアドバイザー	外国人に人気の日本の観光スポットランキング 2020	-	
関東地方整備局	東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会(第2回)資料	-	

外環と接続する各放射道路には世界遺産や人気の観光スポットが点在している。



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

図 2-89 主要な観光スポット

地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

2) 羽田空港の流動

表 2-21 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
FF-Data(訪日外国人流動データ)	訪日外国人流動割合	2018 年	・東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県を除く道府県を対象に集計 ・その他(北海道、茨城県、沖縄県): 18%を除く比率を図示
国土交通省記者発表資料	クルーズ船による外国人入国者数	2013 年～ 2019 年	
法務省出入国管理庁集計	羽田空港の外国人入国者数	2013 年～ 2018 年	
共通基準による観光入込客統計(観光庁)	訪日外国人による消費額	2012 年～ 2017 年	

羽田空港からの外国人の流動人数は、2018 年時点では約 527.4 千人となっている。(移動手段の分類はバス・レンタカー・タクシー・その他乗用車)

移動手段は「バス」が約 103.7 千人と最も多く、次いで「レンタカー」が 17.8 千人となっており、高速道路の利用方面は「東名方面」が 47%と最も多く、次いで「中央道方面」が 16%と多い。

移動手段別の高速道路の利用方面は、バスは「東名方面」が 59%と最も多く、次いで「中央道方面」が 18%となっている。タクシー・ハイヤーは「中央道方面」が 69%と最も多く、次いで「東名方面」が 31%となっている。レンタカーは「東名方面」が 29%と最も多く、次いで「中央道方面」が 28%となっている。その他の乗用車は「東名方面」が 48%と最も多く、次いで「東北道方面」が 29%となっている。



図 2-90 羽田空港の訪日外国人流動割合

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

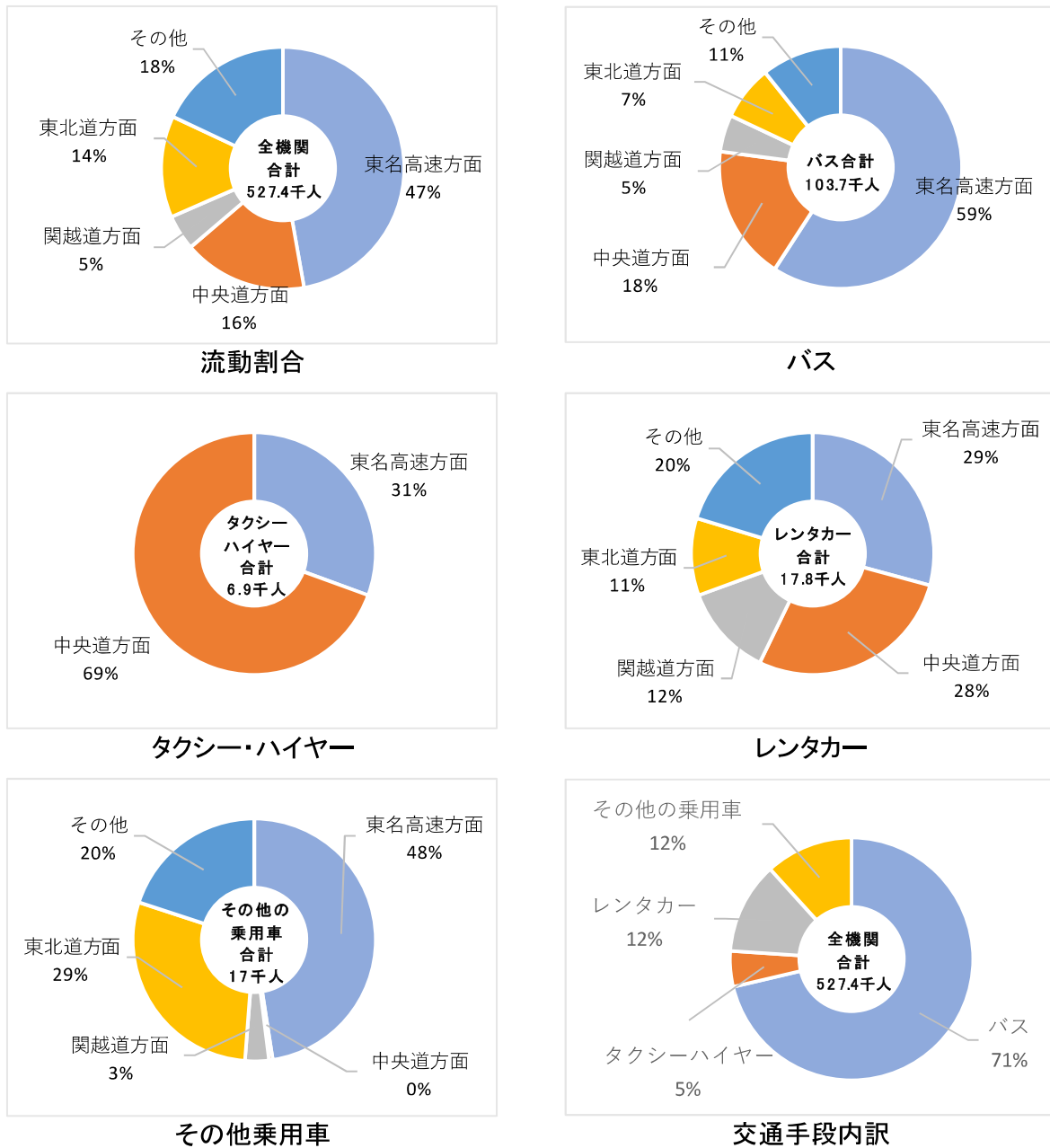


図 2-91 羽田空港の訪日外国人流動割合(千人／2018 年)

クルーズ船による外国人入国者数は近年減少傾向にある。2019 年時点では、約 215 万人となっている。

羽田空港の外国人入国者数は増加傾向にある。2018 年時点では約 408 万人となっている
訪日外国人による消費額は増加傾向にある。2017 年時点では、約 14,027 億円となっている。

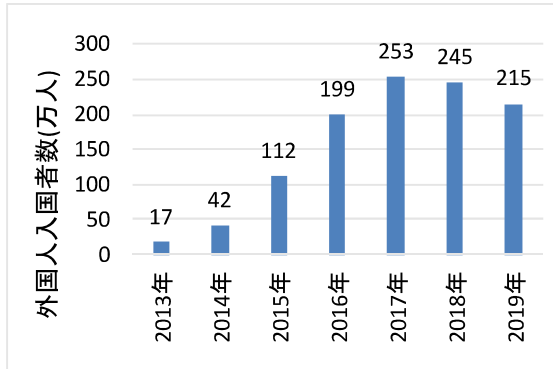


図 2-92 クルーズ船による外国人入国者数

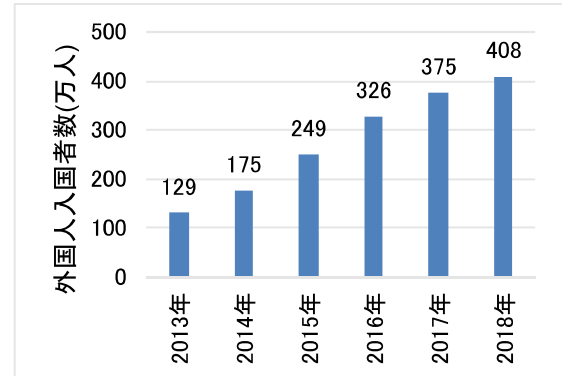


図 2-93 羽田空港の外国人入国者数

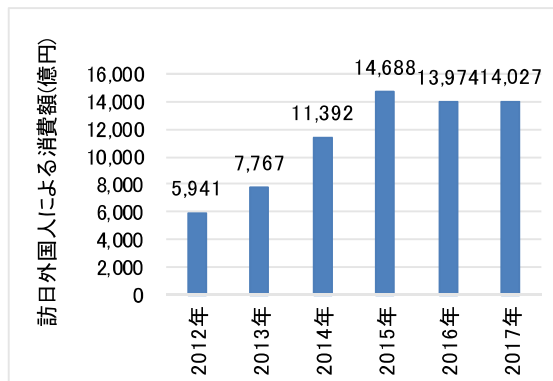


図 2-94 訪日外国人による消費額

3) 地域観光

表 2-22 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
・せたがやガイドブック ・大田区観光ガイドブック ・川崎観光ガイドブック	観光スポット	-	

観光スポットは1市2区の中では川崎市が最も多く 59 箇所、次いで大田区が 13 箇所となっている。

世田谷区は神社・仏閣が多く、大田区は資料館や博物館が多い。

川崎市は大勢の人が集まる遊園地や競輪・競馬場があり、産業観光（工場見学等）が多い。

●：世田谷区、●：大田区、●：川崎市

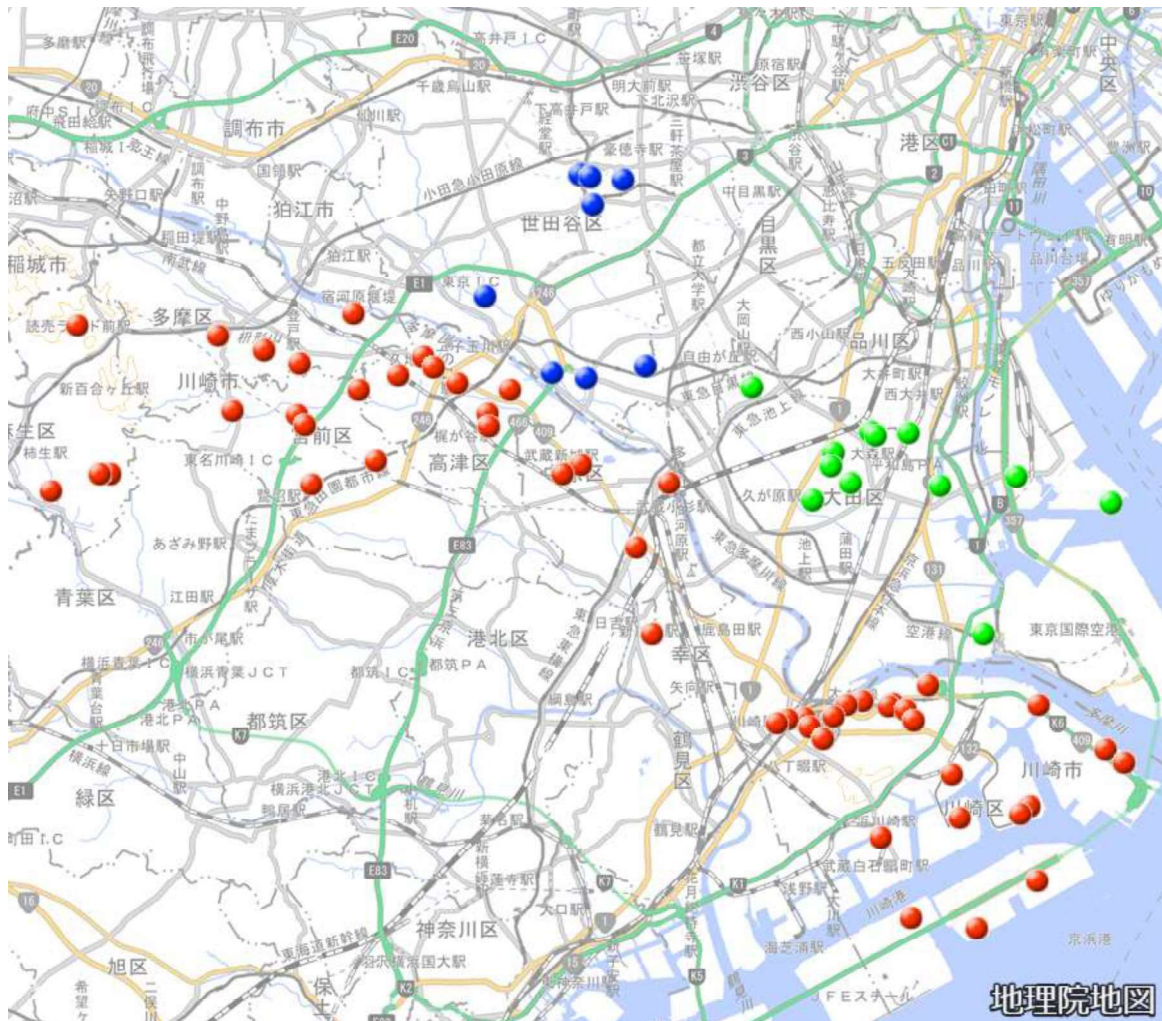


図 2-95 観光スポットの分布

表 2-23 世田谷区・大田区・川崎市の観光スポット

地域	大分類	中分類	観光地	住所
世田谷区	自然	公園	等々力溪谷	等々力1丁目22番
世田谷区	歴史・文化	記念・資料館	世田谷線旧車両	宮坂1-24-6
世田谷区	歴史・文化	神社・仏閣	九品仏浄真寺	奥沢7丁目41-3
世田谷区	歴史・文化	神社・仏閣	豪徳寺	豪徳寺2-24-7
世田谷区	歴史・文化	神社・仏閣	松陰神社	若林4-35-1
世田谷区	歴史・文化	神社・仏閣	世田谷八幡宮	宮坂1丁目26-2
世田谷区	歴史・文化	美術館	静嘉堂文庫美術館	岡本2丁目23
世田谷区	歴史・文化	美術館	五島美術館	上野毛3丁目9-25
世田谷区	歴史・文化	歴史的建造物	世田谷代官屋敷	世田谷1丁目29-18
大田区	自然	公園	洗足池	南千束2-14-5
大田区	自然	公園	大森ふるさとの浜辺公園	平和の森公園2番2号
大田区	自然	公園	城南島海浜公園	城南島4丁目2-2
大田区	自然	公園	東京港野鳥公園	東海3-1
大田区	歴史・文化	記念・資料館	熊谷恒子記念館	南馬込4丁目5-5-15
大田区	歴史・文化	記念・資料館	尾崎士郎記念館	山王1丁目36-26
大田区	歴史・文化	記念・資料館	山王草堂記念館	山王1丁目41-21
大田区	歴史・文化	記念・資料館	龍子記念館	中央4丁目2-1
大田区	歴史・文化	記念・資料館	大森海苔のふるさと館	平和の森公園2-2
大田区	歴史・文化	神社・仏閣	池上本門寺	池上1-1-1
大田区	歴史・文化	神社・仏閣	穴守稲荷神社	羽田5丁目2-7号
大田区	歴史・文化	博物館	郷土博物館	南馬込5丁目11-13
大田区	歴史・文化	歴史的建造物	大森貝塚	大井6-21-6
川崎市	自然	公園	生田緑地	多摩区枳形7-1-4
川崎市	自然	公園	東高根森林公園	宮前区神木本町2-10-1
川崎市	自然	公園	川崎マリエン	川崎市東扇島38-1
川崎市	自然	公園	東扇島東公園	川崎市東扇島58-1
川崎市	自然	公園	浮島町公園	川崎市浮島町12-7
川崎市	自然	公園	川崎市 子ども夢パーク	高津区下作延5-30-1
川崎市	自然	公園	東扇島西公園	川崎市東扇島94-1
川崎市	自然	公園	屋形船	川崎市塩浜3-19-3
川崎市	自然	公園	中原平和公園	中原区木月住吉町33-1
川崎市	自然	公園	カッパーク鶯沼	宮前区土橋3-1-1
川崎市	自然	公園	王禅寺ふるさと公園	麻生区王禅寺528-1
川崎市	スポーツ・レクリエーション	その他	川崎競馬場	川崎市富士見1-5-1
川崎市	スポーツ・レクリエーション	その他	川崎競輪場	川崎市富士見2-1-6
川崎市	スポーツ・レクリエーション	レジャーランド・遊園地	よみうりランド	東京都稲城市矢野口4015-1
川崎市	歴史・文化	科学館	かわさき宙と緑の科学館	多摩区枳形7-1-2
川崎市	歴史・文化	記念・資料館	川崎市伝統工芸館	多摩区枳形7-1-3
川崎市	歴史・文化	記念・資料館	東海道かわさき宿交流館	川崎市本町1丁目8番地4
川崎市	歴史・文化	記念・資料館	小黒恵子童謡記念館	高津区諏訪3-13-8
川崎市	歴史・文化	記念・資料館	川崎市平和館	神奈川県川崎市中原区木月住吉町33-1
川崎市	歴史・文化	記念・資料館	大山街道ふるさと館	高津区溝口3-13-3
川崎市	歴史・文化	記念・資料館	ニヶ領せせらぎ館	多摩区宿河原1-5-1
川崎市	歴史・文化	記念・資料館	明治大学平和教育 登戸研究所資料館	多摩区東三田1-1-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	JFEスチール(株)東日本製鉄所(京浜地区)	川崎市扇島1-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	東亜石油(株)京浜製油所	川崎市水江町3-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	昭和電工(株)川崎事業所	川崎市扇島5-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	(株)JERA川崎火力発電所	川崎市千鳥町5-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	富士通(株)川崎工場	中原区上小田中4-1-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	(株)クレハ環境 ウェステックかながわ	川崎市千鳥町6-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	(株)ANAケータリングサービス 川崎工場	川崎市殿町3-26-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	東芝未来科学館	幸区堀川町72-34 スマートコミュニティセンター2階
川崎市	歴史・文化	産業観光	味の素グループうま味体験館	川崎市川崎区鈴木町3-4
川崎市	歴史・文化	産業観光	NEXCO中日本 コミュニケーション・プラザ川崎	宮前区南平台1-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	日本経済新聞 川崎別館 日経東京製作センター川崎工場	高津区久地3-16-12
川崎市	歴史・文化	産業観光	かわさきエコ暮らし未来館	川崎市浮島町509-1
川崎市	歴史・文化	産業観光	KSPテクノプラザ 光触媒ミュージアム	高津区坂戸3-2-1 KSP西棟1階ロビー
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	川崎大師	川崎市大師町4-48
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	自動車交通安全 祈禱殿	川崎市大師河原1-1-1
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	香林寺	麻生区細山3-9-1
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	王禅寺	麻生区王禅寺940
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	常楽寺	中原区宮内4-12-14
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	菅生神社	宮前区菅生2-8-1
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	麻生不動院	麻生区下麻生1-21-10
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	白幡八幡大神	宮前区平4-6-1
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	稲毛神社	川崎市宮本町7-7
川崎市	歴史・文化	神社・仏閣	若宮八幡宮	川崎市大師駅前2-13-16
川崎市	歴史・文化	動・植物園	生田緑地ばら苑	多摩区長尾2-8-1
川崎市	歴史・文化	動・植物園	清秀園	川崎市大師公園1
川崎市	歴史・文化	動・植物園	夢見ヶ崎動物公園	幸区南加瀬1-2-1
川崎市	歴史・文化	博物館	ミツト測定博物館	高津区坂戸1-20-1
川崎市	歴史・文化	博物館	電車とバスの博物館	宮前区宮崎2-10-12
川崎市	歴史・文化	美術館	川崎市岡本太郎美術館	多摩区枳形7-1-5
川崎市	歴史・文化	美術館	川崎市 藤子・F・不二雄ミュージアム	多摩区長尾2-8-1
川崎市	歴史・文化	美術館	川崎浮世絵ギャラリー ～斎藤文夫コレクション～	川崎市駅前本町12-1
川崎市	歴史・文化	歴史的建造物	川崎市立日本民家園	多摩区枳形7-1-1
川崎市	歴史・文化	歴史的建造物	多摩川スピードウェイ跡地	中原区上丸子八幡町地内丸子橋第3広場付近
川崎市	歴史・文化	歴史的建造物	ニヶ領用水久地 円筒分水	高津区久地1-34
川崎市	歴史・文化	歴史的建造物	川崎河港水門	川崎市港町66番地
川崎市	歴史・文化	歴史的建造物	関東最初の電車 京急発祥の地碑	川崎市大師駅前1-18-1
川崎市	歴史・文化	歴史的建造物	日本冶金工業歯車モニュメント	川崎市富士見2-1 富士見公園内

(5) 住民生活

1) 人口・世帯数

(A) 夜間人口

表 2-24 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
国勢調査	常住地又は従業地・通学地による人口 (夜間人口・昼間人口)都道府県, 市町村	平成 17 年 平成 22 年 平成 27 年	

夜間人口は全体的に増加傾向にある。1 市 2 区の中では川崎市が最も多く、2015 年時点では約 148 万人、次いで世田谷区が約 90 万人となっている。

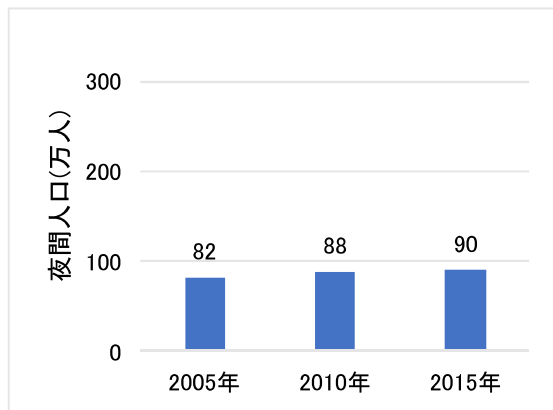


図 2-96 世田谷区 夜間人口

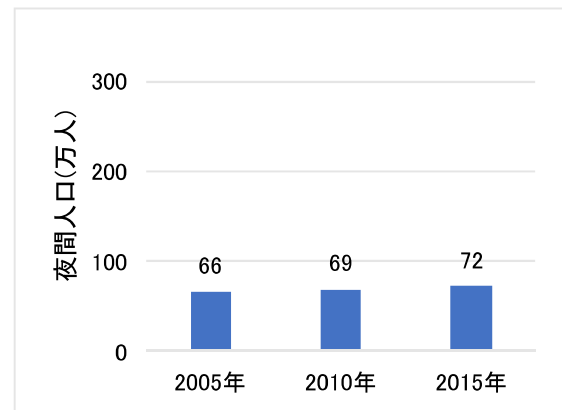


図 2-97 大田区 夜間人口

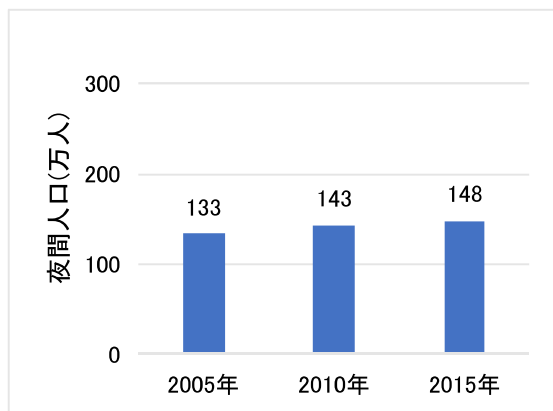


図 2-98 川崎市 夜間人口

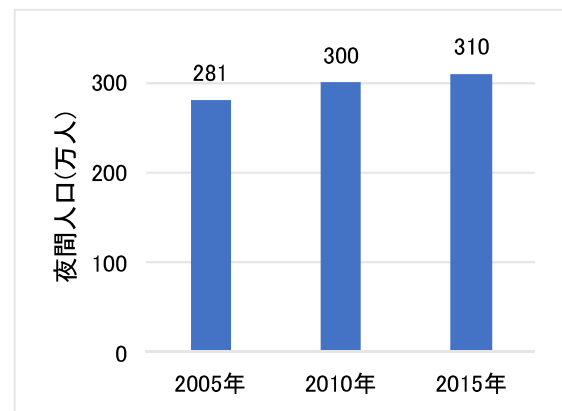


図 2-99 合計 夜間人口

(B) 人口の経年的な変化

表 2-25 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
住民基本台帳人口・世帯数動態	市区町村別人口	2010 年～2019 年	

人口は全体的に増加傾向にある。1 市 2 区の中では川崎市が最も多く、2019 年時点では約 150 万人、次いで世田谷区が約 91 万人となっている。

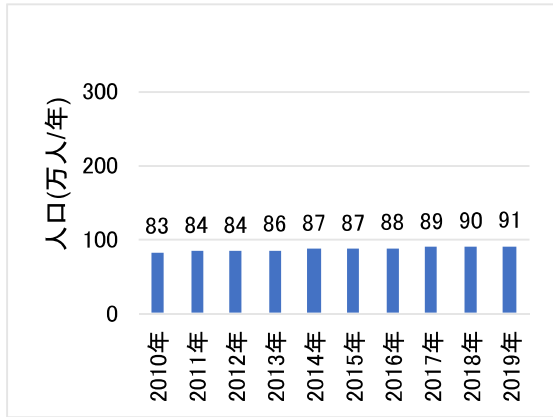


図 2-100 世田谷区 人口

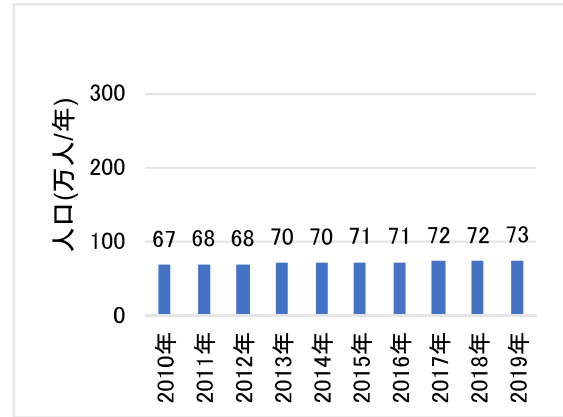


図 2-101 大田区 人口

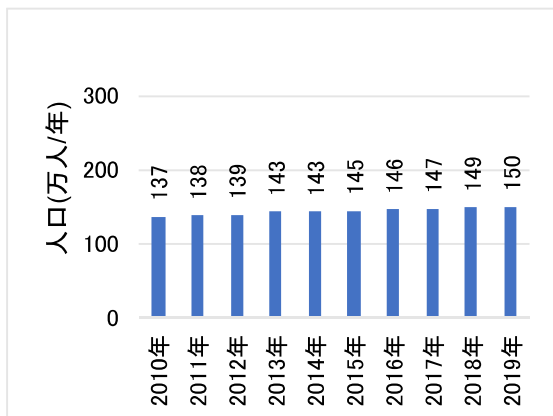


図 2-102 川崎市 人口

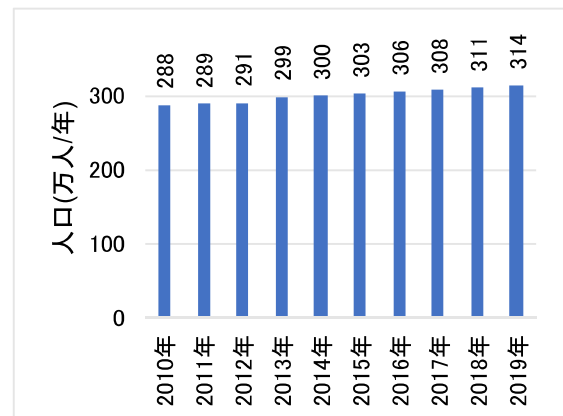


図 2-103 合計 人口

(C) 世帯数の経年的な変化

表 2-26 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
住民基本台帳人口・世帯数動態	市区町村別世帯数	2010年～2019年	

世帯数は全体的に増加傾向にある。1市2区の中では川崎市が最も多く、2019年時点では約74万人、次いで世田谷区が約48万人となっている。

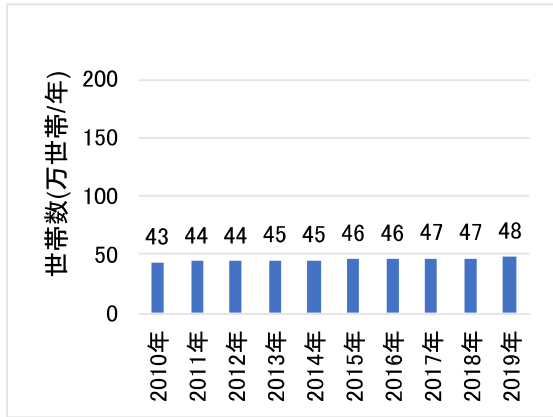


図 2-104 世田谷区 世帯数

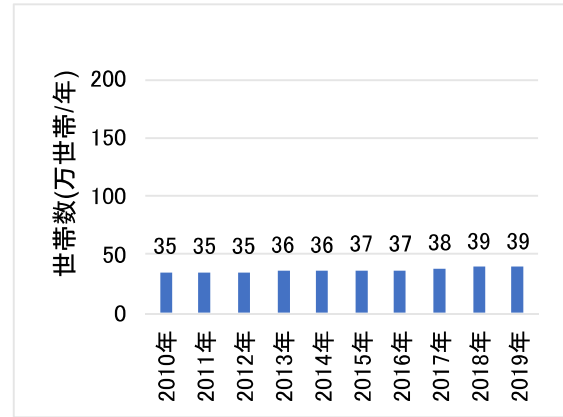


図 2-105 大田区 世帯数

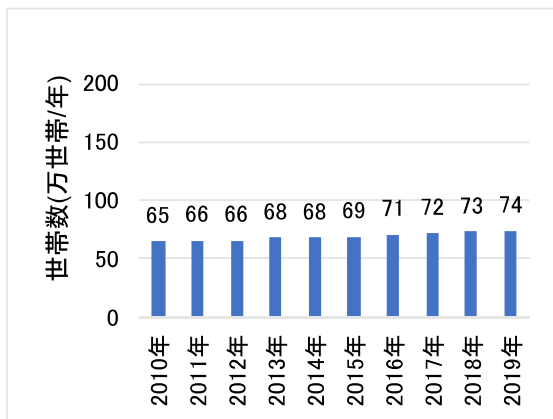


図 2-106 川崎市 世帯数

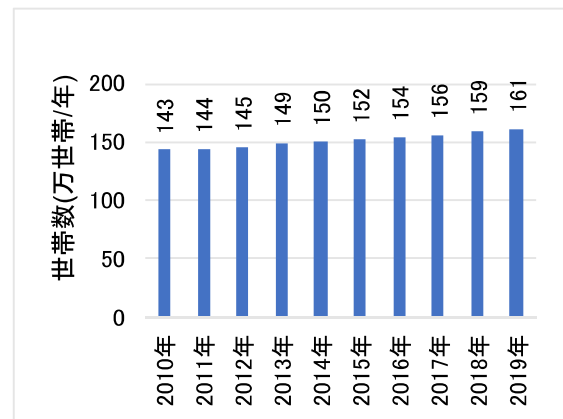


図 2-107 合計 世帯数

(D) 年齢階層別変化

表 2-27 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
住民基本台帳人口・世帯数動態	年齢階層別人口	2010年～2019年	

年齢階層別人口の変化は、全体的にほぼ横ばい傾向にある。1市2区の各年齢階層もほぼ同じ構成となっている。

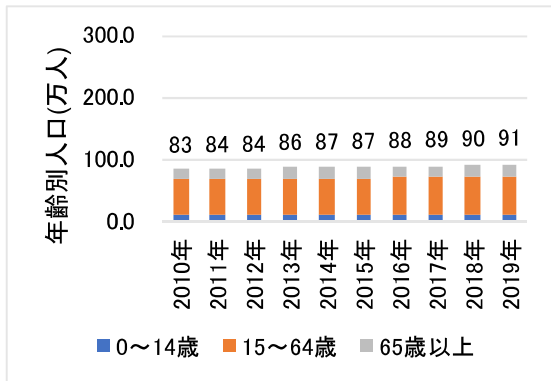


図 2-108 世田谷区

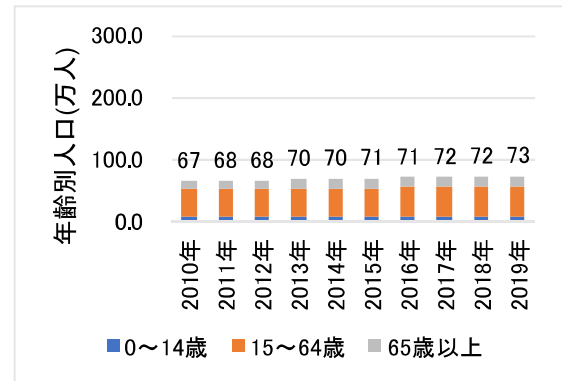


図 2-109 大田区

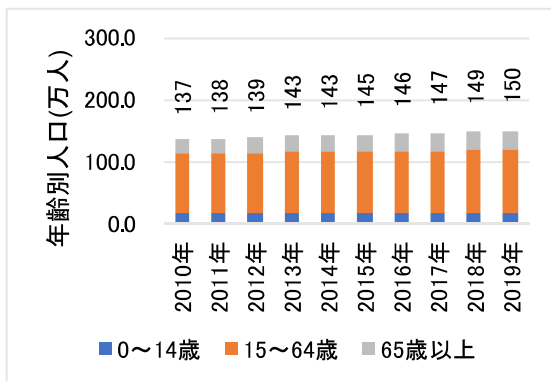


図 2-110 川崎市

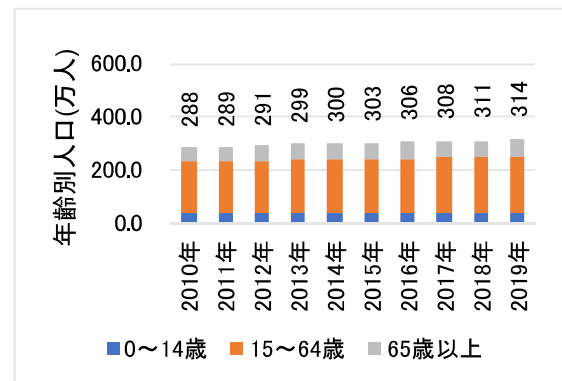


図 2-111 合計

2) 自動車利用

表 2-28 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京都統計年鑑	地域別自動車保有台数及び有料駐車場数	2009 年～2018 年	
川崎市統計書	自動車・原付自転車台数		

自動車利用は全体的に乗用車が多く、利用台数は減少傾向にある。2018 年時点では乗用車が約 59.2 万台、次いで軽自動車が約 12.5 万台となっている。

1 市 2 区の中では川崎市が最も多く、2019 年時点での乗用車の利用台数は約 29.6 万台、次いで世田谷区が約 17.4 万台となっている。

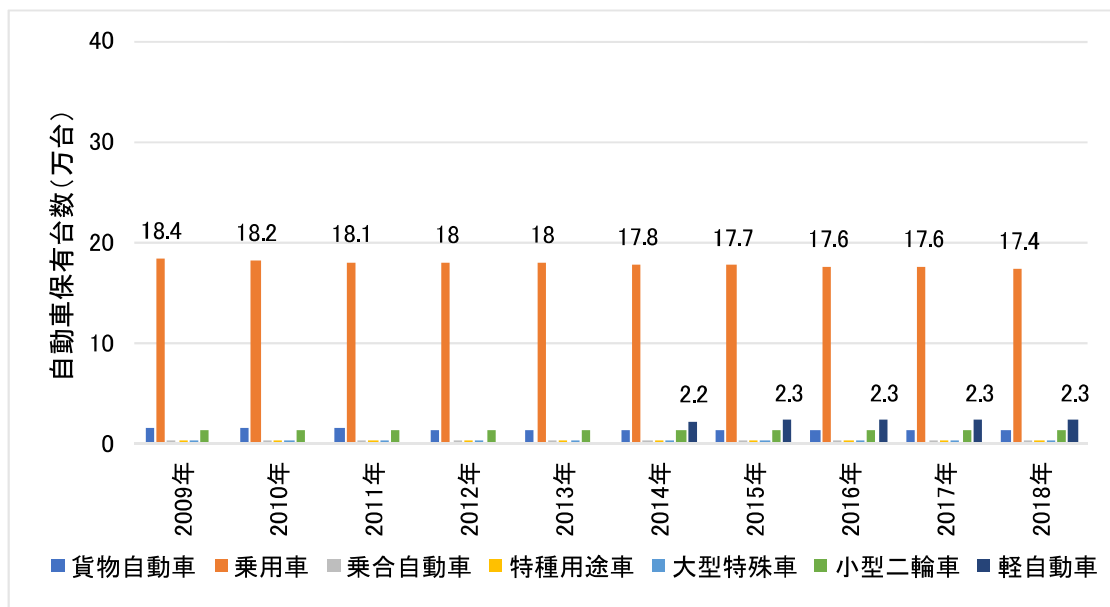


図 2-112 世田谷区

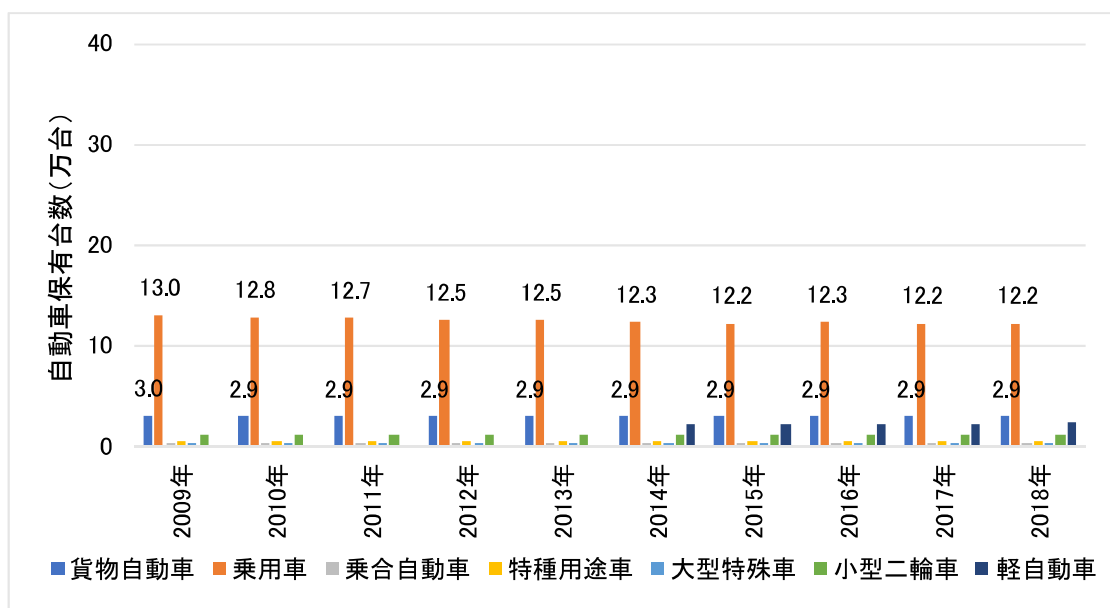


図 2-113 大田区

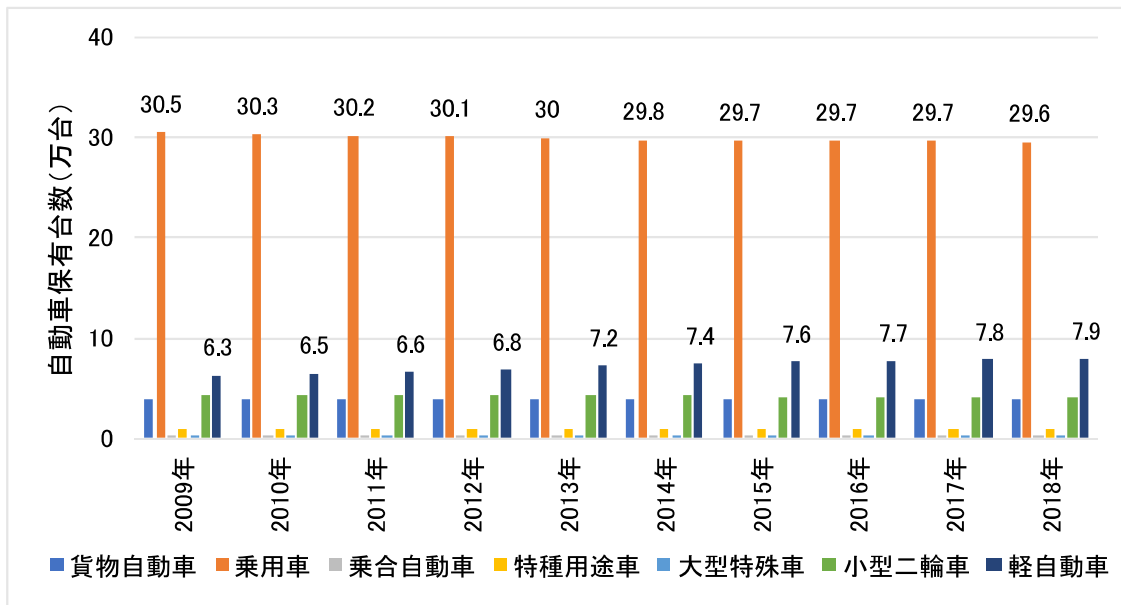


図 2-114 川崎市

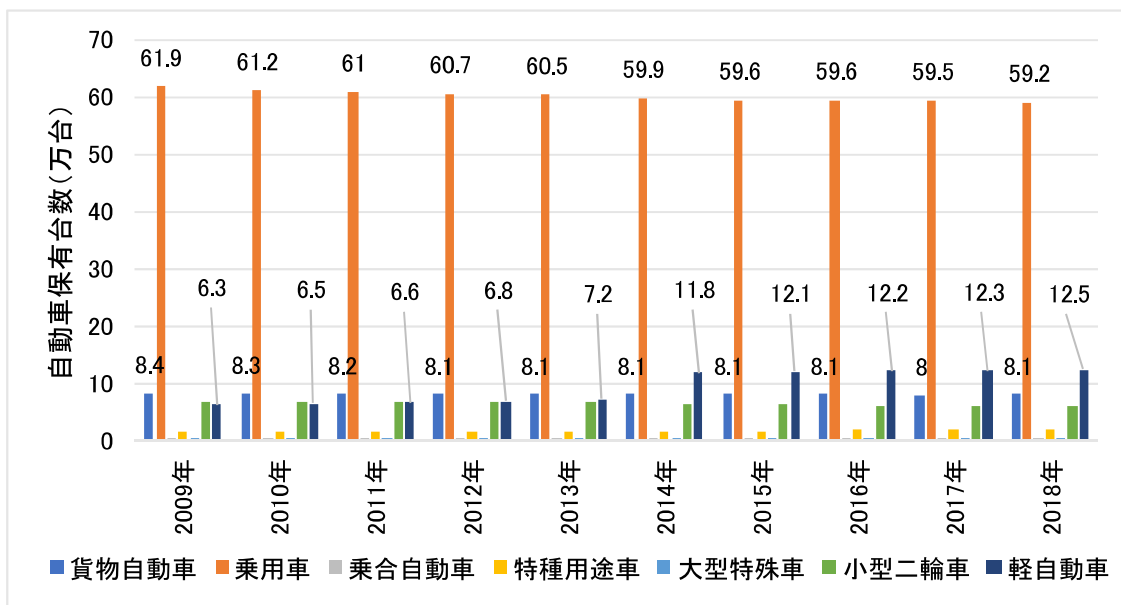


図 2-115 合計

3) 医療

(A) 救急医療施設分布

表 2-29 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京都福祉局	二次救急医療機関一覧 東京都救命救急センター一覧	令和 2 年 4 月	
神奈川県	神奈川県医療機関名簿	令和 2 年 4 月	

外環沿線エリアには、東邦大学医療センター大森病院（東京都大田区）や日本医科大学武蔵小杉病院（川崎市中原区）、川崎市立川崎病院（川崎市川崎区）等の第三次救急医療施設が立地している。

●：大田区、●：川崎市、●：その他市区町村



図 2-116 第三次救急医療機関

表 2-30 第三次救急医療機関一覧

医療機関名	住所
日本大学病院	千代田区神田駿河台1-6
聖路加国際病院	中央区明石町 9-1
東京都済生会中央病院	港区三田 1-4-17
東京女子医科大学病院	新宿区河田町 8-1
独立行政法人国立国際医療研究センター病院	新宿区戸山 1-21-1
東京医科大学病院	新宿区西新宿 6-7-1
日本医科大学付属病院	文京区千駄木1-1-5
東京医科歯科大学医学部附属病院	文京区湯島 1-5-45
東京大学医学部附属病院	文京区本郷 7-3-1
都立墨東病院	墨田区江東橋 4-23-15
昭和大学病院	品川区旗の台 1-5-8
国立病院機構東京医療センター	目黒区東が丘 2-5-1
東邦大学医療センター大森病院	大田区大森西6-11-1
都立広尾病院	渋谷区恵比寿 2-34-10
日本赤十字社医療センター	渋谷区広尾 4-1-22
東京女子医科大学東医療センター	荒川区西尾久 2-1-10
帝京大学医学部附属病院	板橋区加賀 2-11-1
日本大学医学部附属板橋病院	板橋区大谷口上町30-1
東京医科大学八王子医療センター	八王子市館町1163
国立病院機構災害医療センター	立川市緑町3256
武蔵野赤十字病院	武蔵野市境南町 1-26-1
杏林大学医学部付属病院	三鷹市新川6-20-2
青梅市立総合病院	青梅市東青梅 4-16-5
都立多摩総合医療センター	府中市武蔵台 2-8-29
公立昭和病院	小平市花小金井8-1-1
日本医科大学多摩永山病院	多摩市永山 1-7-1
聖マリアンナ医科大学横浜市西部病院	横浜市旭区矢指町1197-1
国家公務員共済組合連合会横浜南共済病院	横浜市金沢区六浦東一丁目21番1号
独立行政法人国立病院機構横浜医療センター	横浜市戸塚区原宿3-60-2
横浜労災病院	横浜市港北区小机町3211
昭和大学藤が丘病院	横浜市青葉区藤が丘1-30
横浜市立みなと赤十字病院	横浜市中区新山下三丁目12番1号
社会福祉法人恩賜財団済生会横浜市東部病院	横浜市鶴見区下末吉三丁目6番1号
公立大学法人横浜市立大学附属市民総合医療センター	横浜市南区浦舟町4-57
聖マリアンナ医科大学病院	川崎市宮前区菅生2-16-1
川崎市立川崎病院	川崎市川崎区新川通12-1
日本医科大学武蔵小杉病院	川崎市中原区小杉町1-396
相模原市立相模原病院	相模原市南区北里1-15-1
横須賀市立うわまち病院	横須賀市上町2丁目36番
国家公務員共済組合連合会横須賀共済病院	横須賀市米が浜通1丁目16番地
田塚市民病院	平塚市南原1-19-1
医療法人沖縄徳洲会 湘南鎌倉総合病院	鎌倉市岡本 1370番1
藤沢市民病院	藤沢市藤沢2-6-1
小田原市立病院	小田原市久野46番地
東海大学医学部付属病院	伊勢原市下糟屋143
海老名総合病院	海老名市河原口1320

外環沿線エリアには、第二次救急医療施設が点在している。



図 2-117 第二次救急医療機関

表 2-31 第二次救急医療機関一覧

医療機関名	住所
医療法人社団森と海東京東京蒲田病院	大田区西蒲田7-10-1
大田病院	大田区大森東4-4-14
独立行政法人労働者健康安全機構東京労災病院	大田区大森南4-13-21
医療法人財団安田病院	大田区大森北1-11-18
社会医療法人財団仁医会牧田総合病院	大田区大森北1-34-6
医療法人社団松井病院	大田区池上2-7-10
医療法人社団松和会池上総合病院	大田区池上6-1-19
日本赤十字社東京都支部大森赤十字病院	大田区中央4-30-1
医療法人社団七仁会田園調布中央病院	大田区田園調布2-43-1
公益財団法人東京都保健医療公社荏原病院	大田区東雪谷4-5-10
医療法人社団静恒会本多病院	大田区東矢口1-17-15
独立行政法人地域医療機能推進機構 東京蒲田医療センター	大田区南蒲田2-19-2
東急株式会社東急病院	大田区北千束3-27-2
医療法人横浜柏堤会奥沢病院	世田谷区奥沢2-11-11
一般財団法人平和協会駒沢病院	世田谷区駒沢2-2-15
一般社団法人至誠会第二病院	世田谷区上祖師谷5-19-1
公立学校共済組合関東中央病院	世田谷区上用賀6-25-1
世田谷中央病院	世田谷区世田谷1-32-18
公益財団法人日産厚生会玉川病院	世田谷区瀬田4-8-1
国立研究開発法人国立成育医療研究センター	世田谷区大蔵2-10-1
自衛隊中央病院	世田谷区池尻1-2-24
古畑病院	世田谷区池尻2-33-10
医療法人社団緑真会世田谷下田総合病院	世田谷区南烏山4-9-23
社会福祉法人康和会久我山病院	世田谷区北烏山2-14-20
医療法人社団清恵会田村外科病院	川崎市幸区戸手1-9-13
社会医療法人財団石心会川崎幸病院	川崎市幸区大宮町31-27
総合高津中央病院	川崎市高津区溝口1-16-7
医療法人社団輔仁会片倉病院	川崎市高津区新作4-11-16
帝京大学医学部附属溝口病院	川崎市高津区二子5-1-1
医療法人社団亮友会福住医院	川崎市高津区末長3-12-3
医療法人社団慶友会第一病院	川崎市川崎区元木2-7-2
日本鋼管病院	川崎市川崎区鋼管通1-2-1
川崎医療生活協同組合川崎協同病院	川崎市川崎区桜本2-1-5
総合新川橋病院	川崎市川崎区新川通1-15
宮川病院	川崎市川崎区大師駅前2-13-13
総合川崎臨港病院	川崎市川崎区中島3-13-1
AOI国際病院	川崎市川崎区田町2-9-1
太田総合病院	川崎市川崎区日進町1-50
川崎市立多摩病院	川崎市多摩区宿河原1-30-37
川崎市立井田病院	川崎市中原区井田2-27-1
医療法人社団悠悠会島脳神経外科整形外科医院	川崎市中原区井田杉山町29-10
聖マリアンナ医科大学東横病院	川崎市中原区小杉町3-435
京浜総合病院	川崎市中原区新城1-2-5
関東労災病院	川崎市中原区木月住吉町1-1
医療法人社団晃進会たま日吉台病院	川崎市麻生区王禅寺1105
医療法人社団三成会新百合ヶ丘総合病院	川崎市麻生区古沢字都古255
医療法人社団総生会麻生総合病院	川崎市麻生区上麻生6-25-1

(B) 救急出場件数

表 2-32 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京消防庁統計書	東京都地域別救急出場件数及び救護人員	2009 年～ 2018 年	
川崎市消防年報	救急出場件数		

緊急出場件数は全体的に増加傾向にある。1 市 2 区の中では川崎市が最も多く、2018 年時点では約 7.3 万件、次いで世田谷区が約 4.4 万件となっている。

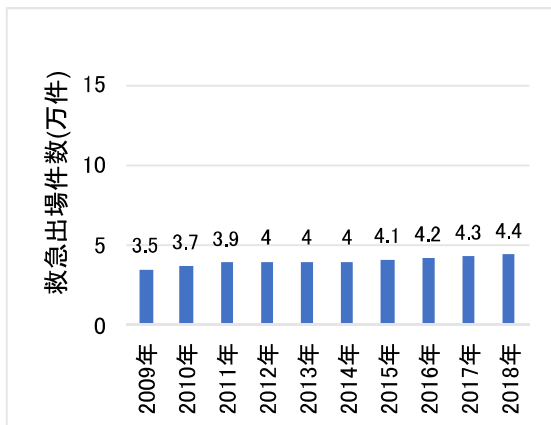


図 2-118 世田谷区

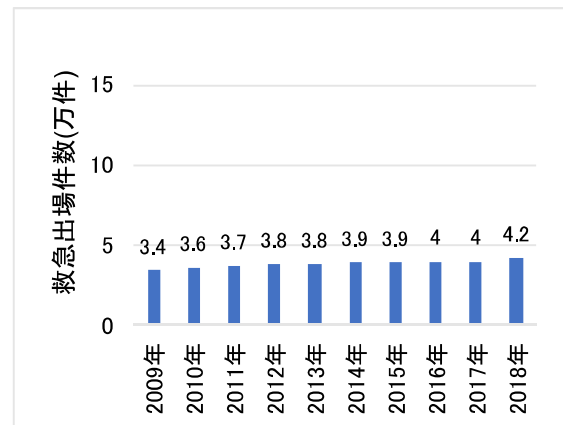


図 2-119 大田区

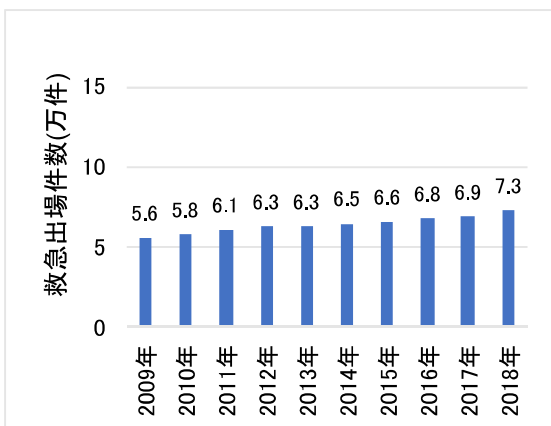


図 2-120 川崎市

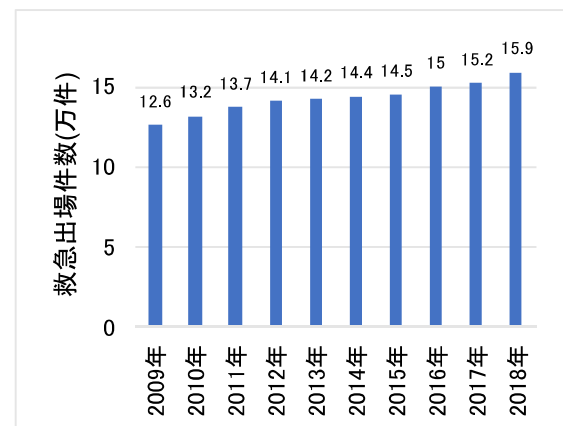


図 2-121 合計

4) 教育

(A) 学校数

表 2-33 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京都 学校基本統計	学校数	2010 年～ 2019 年	
川崎市 学校基本調査結果			

学校数は全体的に減少傾向にある。1 市 2 区の中では大田区・川崎市はほぼ横ばい、世田谷区が 2010 年時点と比べて 2019 年時点で 11 校減少しており、184 校となっている。

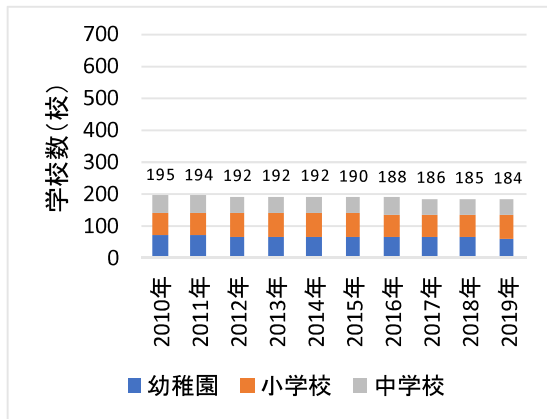


図 2-122 世田谷区

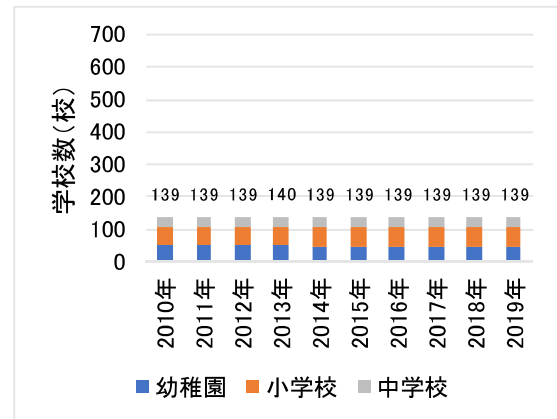


図 2-123 大田区

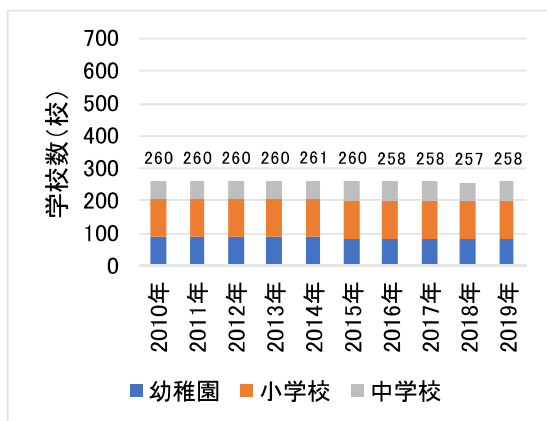


図 2-124 川崎市

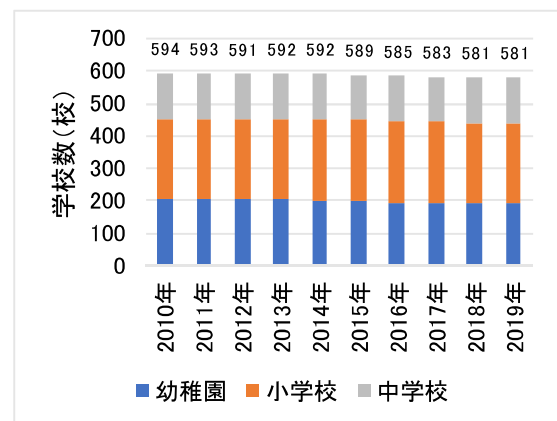


図 2-125 合計

(B) 児童数

表 2-34 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京都 学校基本統計	児童数	2010 年～ 2019 年	
川崎市 学校基本調査結果			

児童数は全体的にやや増加傾向にある。1 市 2 区の中では大田区・川崎市はほぼ横ばい、世田谷区が 2010 年時点と比べて 2019 年時点で 0.6 万人増加しており、7.2 万人となっている。

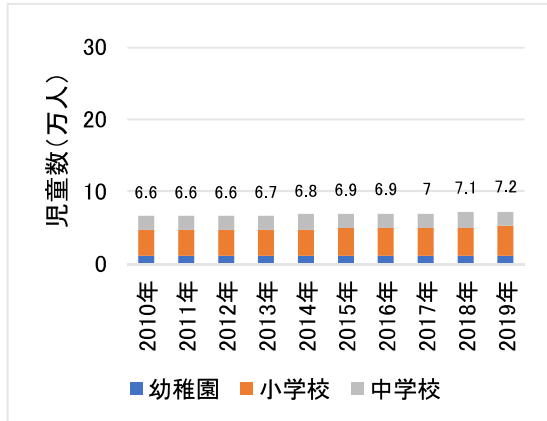


図 2-126 世田谷区

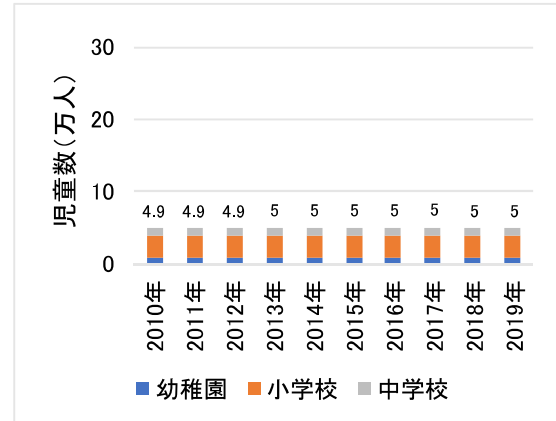


図 2-127 大田区

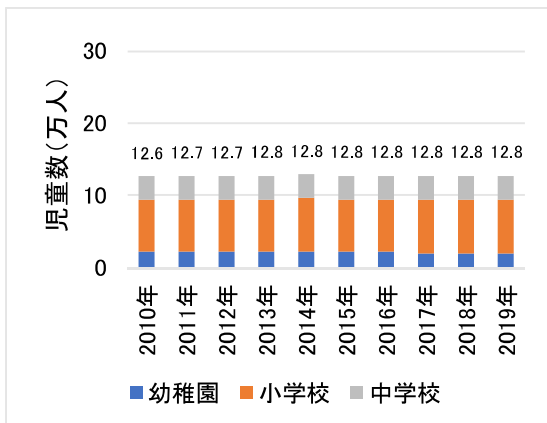


図 2-128 川崎市

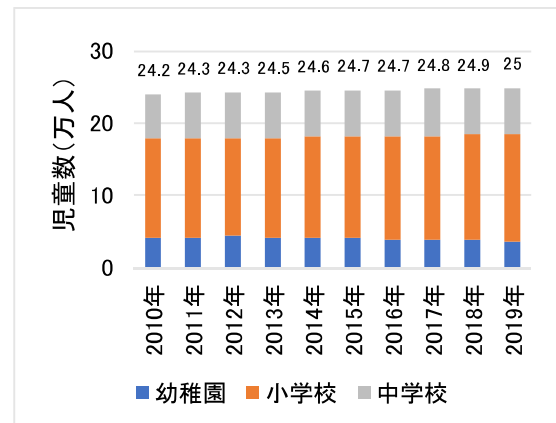


図 2-129 合計

(6) 移動実態

表 2-35 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査	移動実態	平成 30 年 9 月～11 月	

1) 需要量

沿線 3 市区（大田区・世田谷区・川崎市）は、交通需要の大きい地域である。

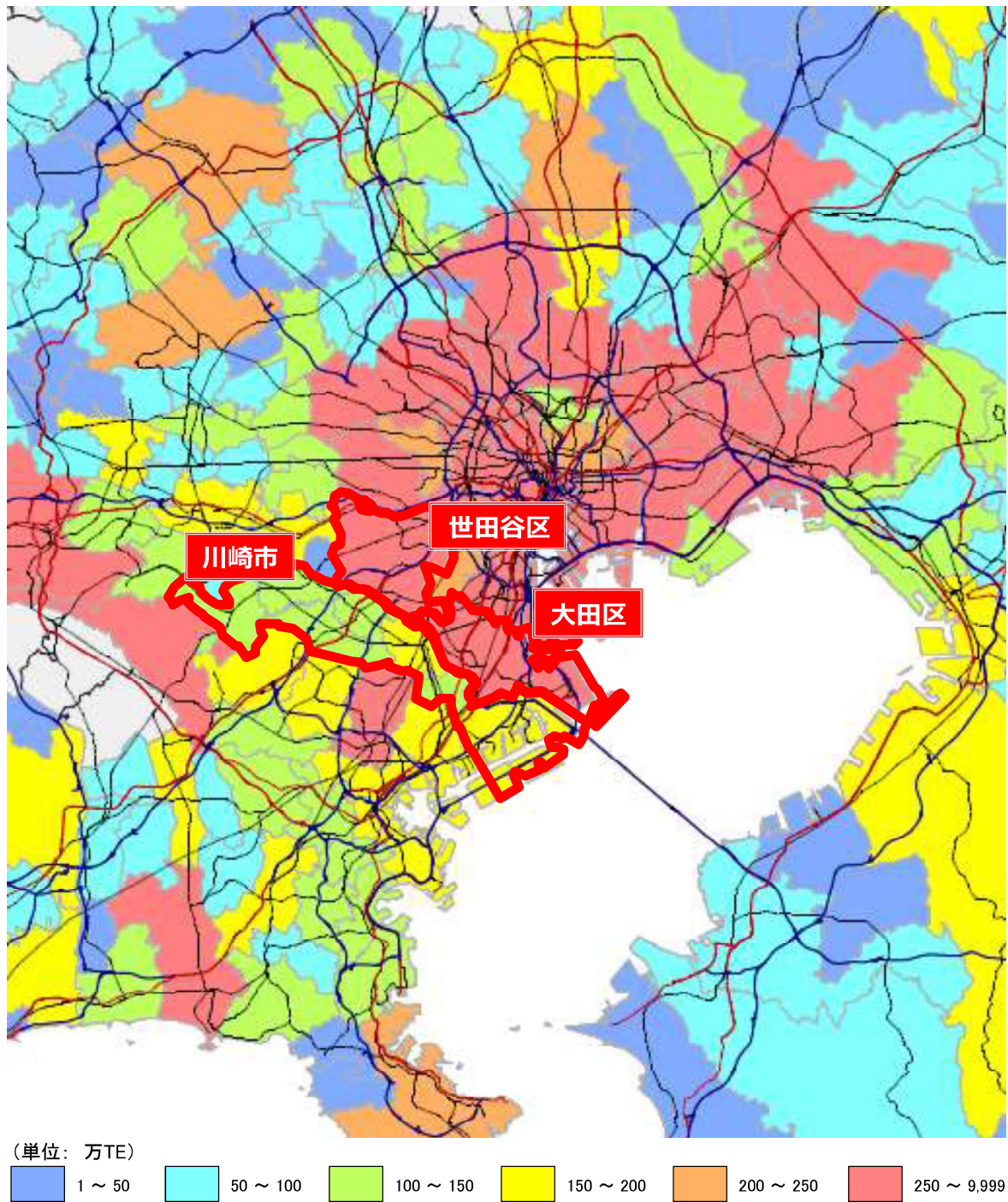


図 2-130 発生集中交通量

地図出典: DRM データ（発注者貸与）を基に作成

2) 移動目的

移動目的は、通勤・通学関連が約 7 割と多く、東京都・神奈川県全体の傾向と変わらない。

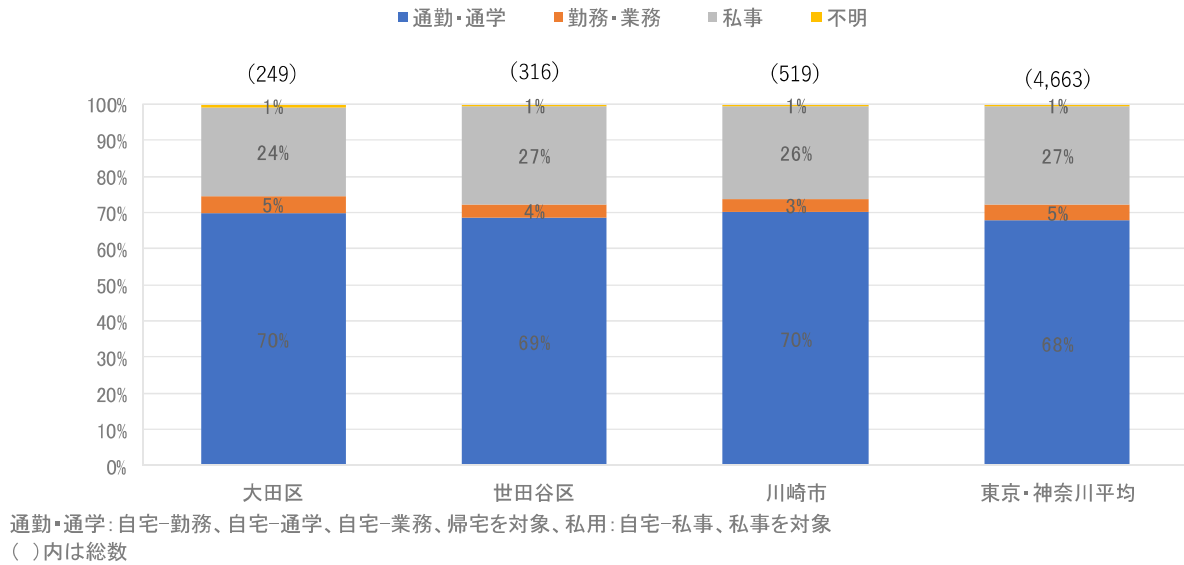


図 2-131 移動目的

3) 移動手段

移動手段は、鉄道が約 4 割と多い一方、自動車は約 1 割と東京都・神奈川県全体の傾向より少ない。

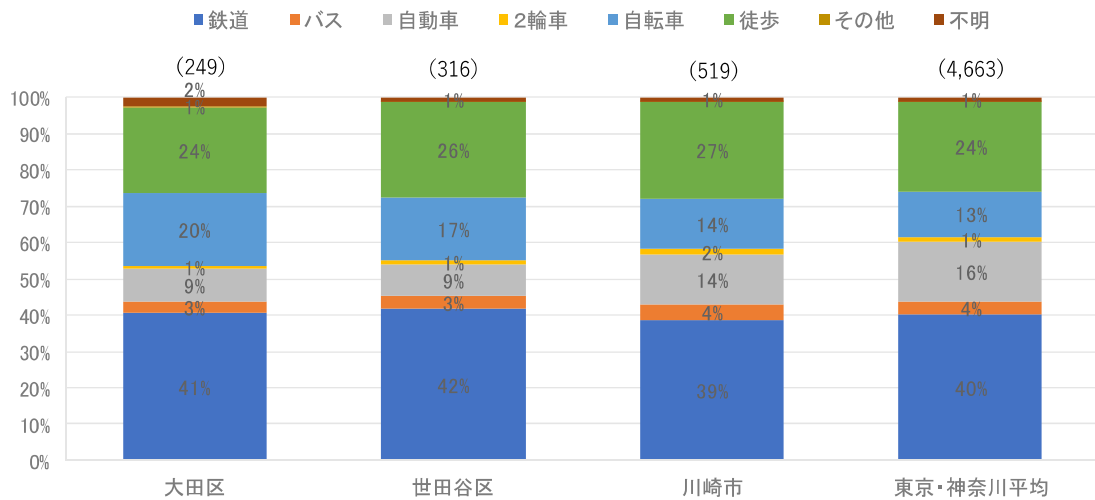
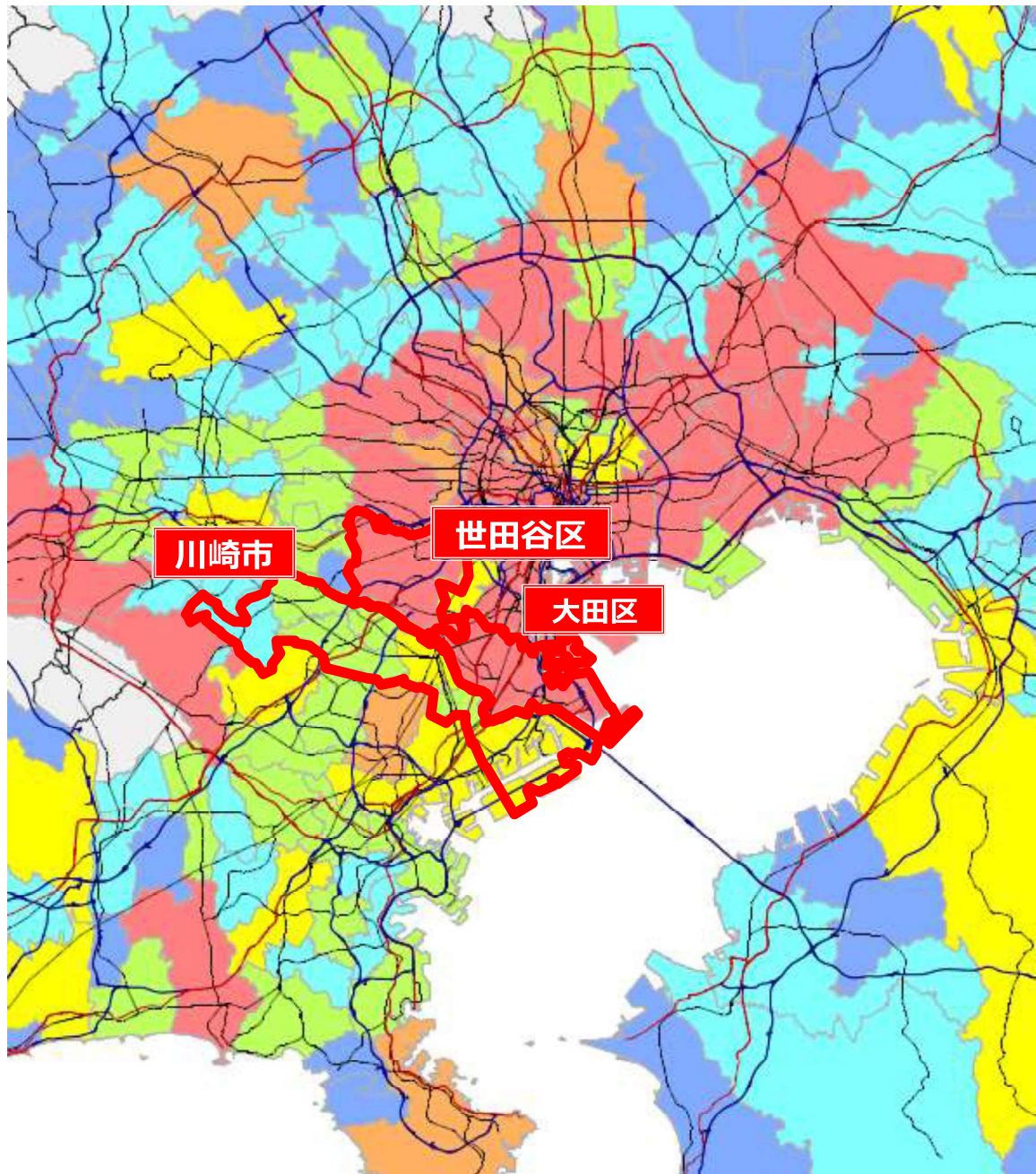


図 2-132 移動手段

4) 目的別発生集中交通量

沿線3市区（大田区・世田谷区・川崎市）は、いずれの目的についても発生集中交通量が大きい（交通需要が大きい）傾向がある。

また、勤務・業務、通勤・通学、私事の順に発生集中交通量の大きい地域が都心に集中する傾向がある。



(単位: トリップ)

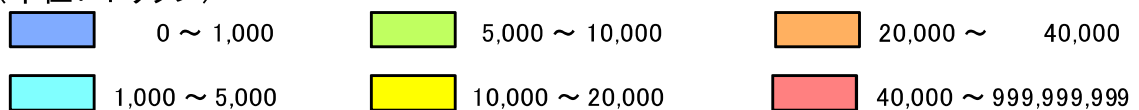


図 2-133 目的別発生集中交通量 通勤・通学

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

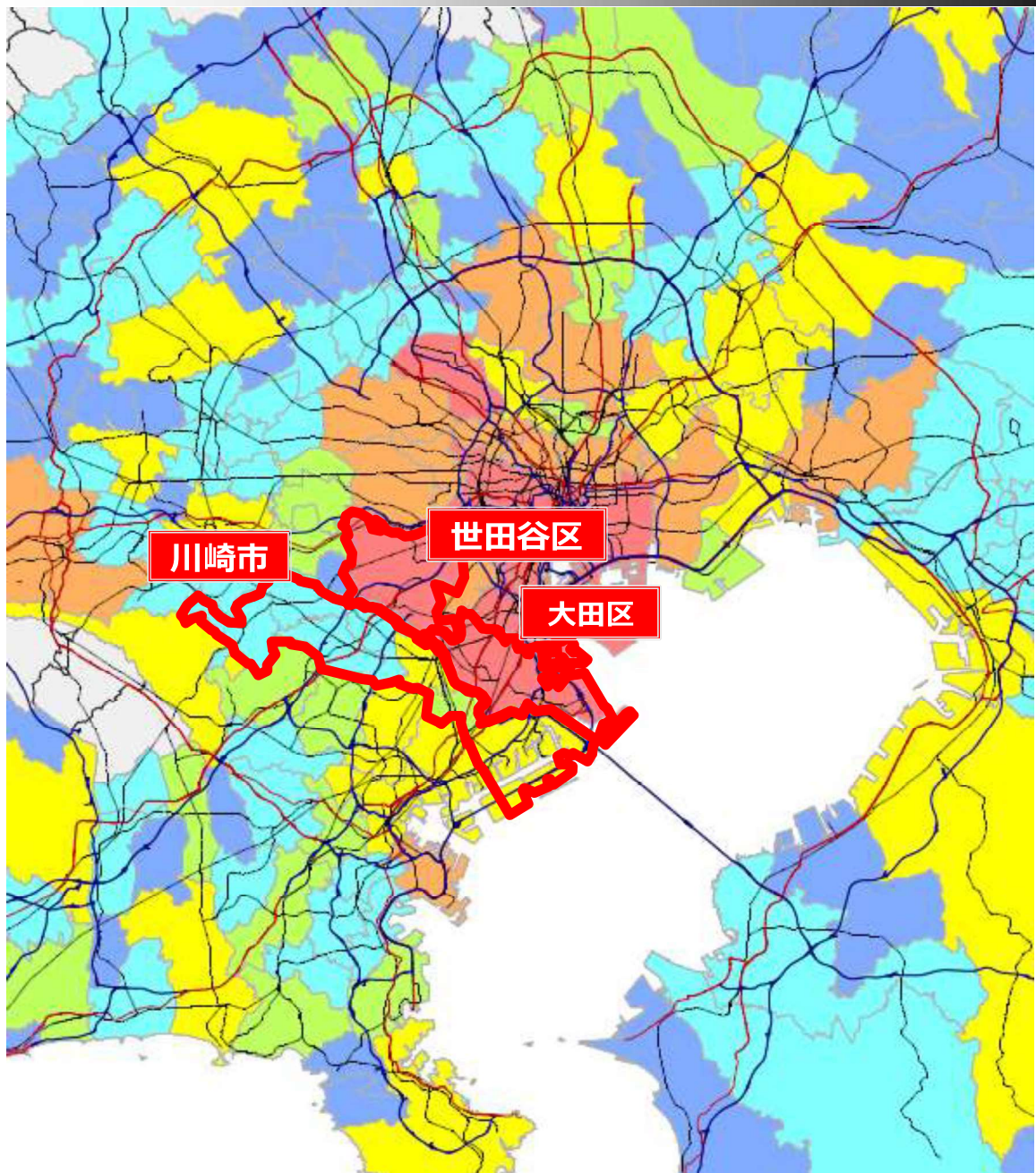
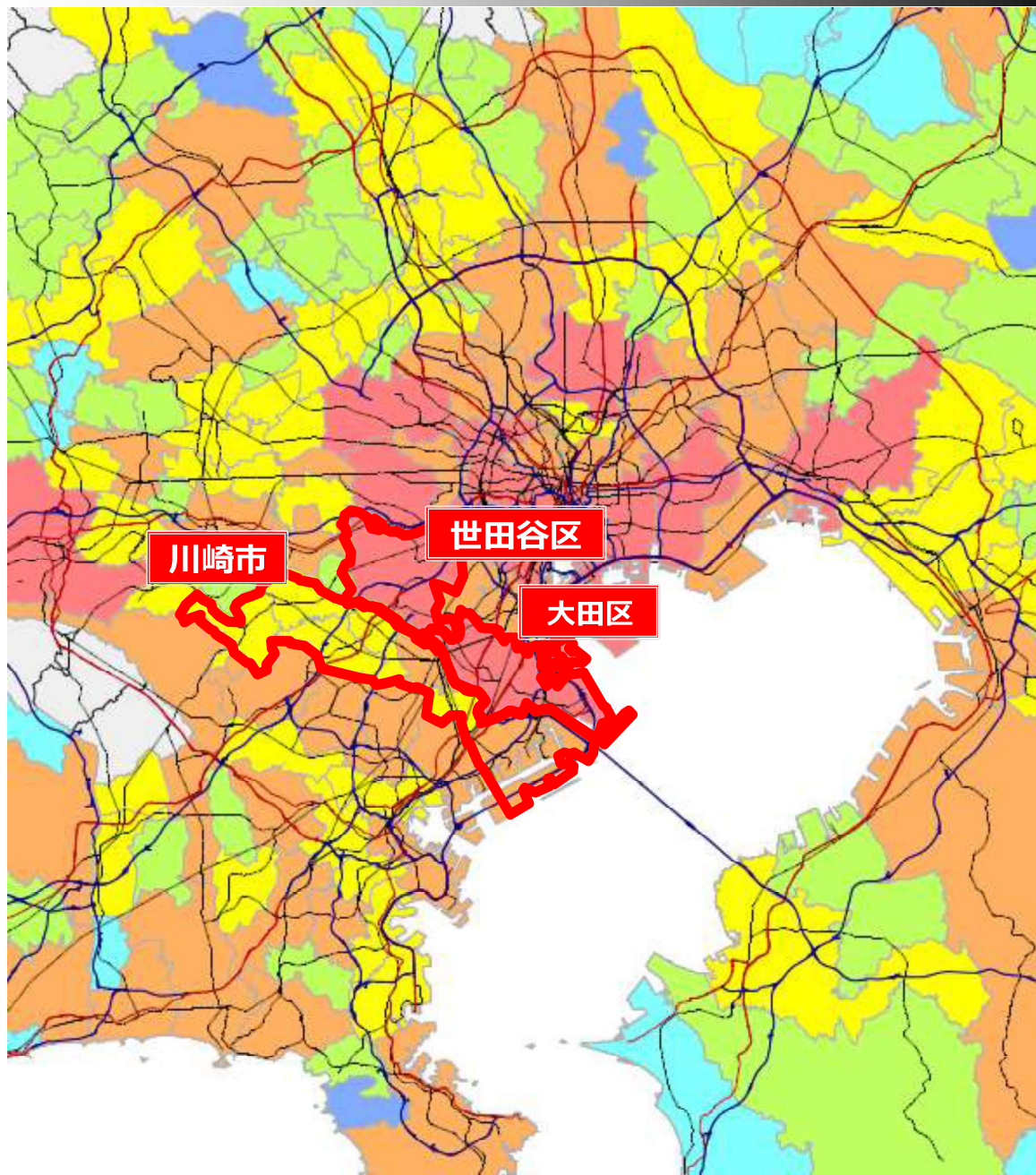


図 2-134 目的別発生集中交通量 勤務・業務

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



(単位: 分)

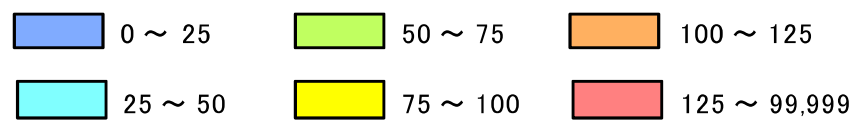


図 2-135 目的別発生集中交通量 私事

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

5) 主要 OD・所要時間

(A) 世田谷区発着交通

世田谷区発着交通は、隣接地域に加え都心部や都区部西側、相模原方面との結びつきが強い。

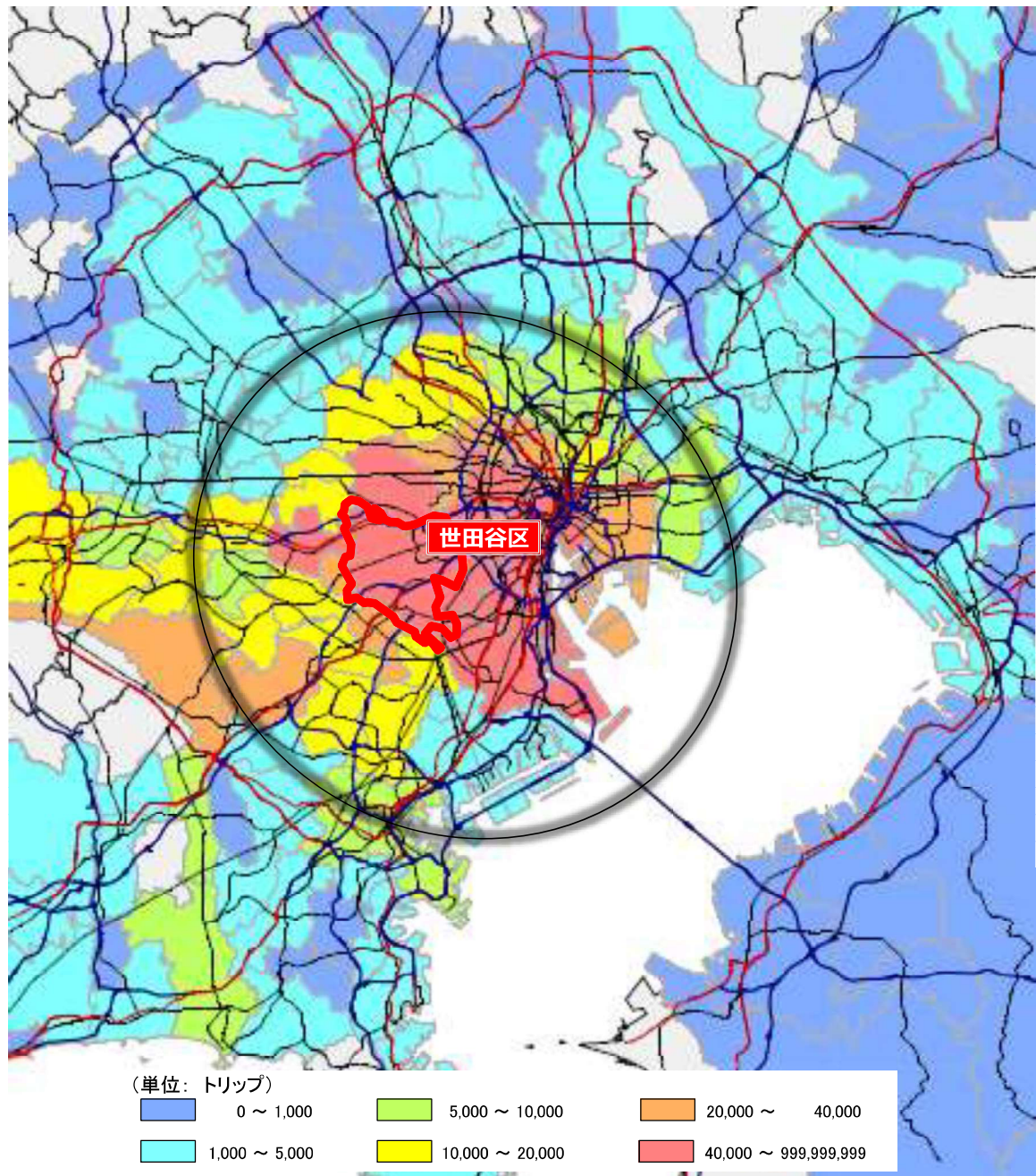


図 2-136 主要 OD(全目的)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

一方で全交通手段での時間圏域の広がりを見ると、需要が大きい練馬方面とのアクセスが弱い状況である。

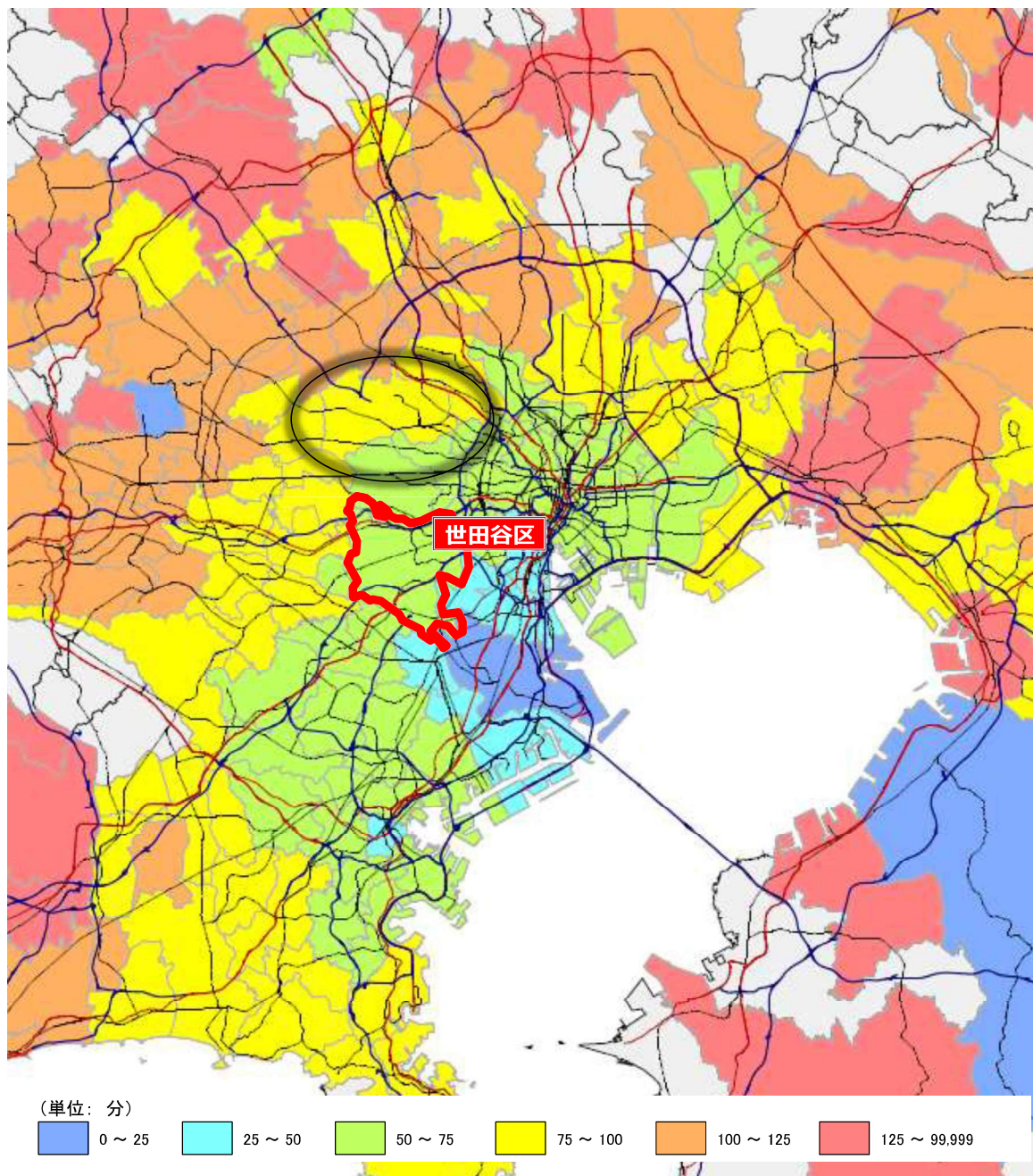
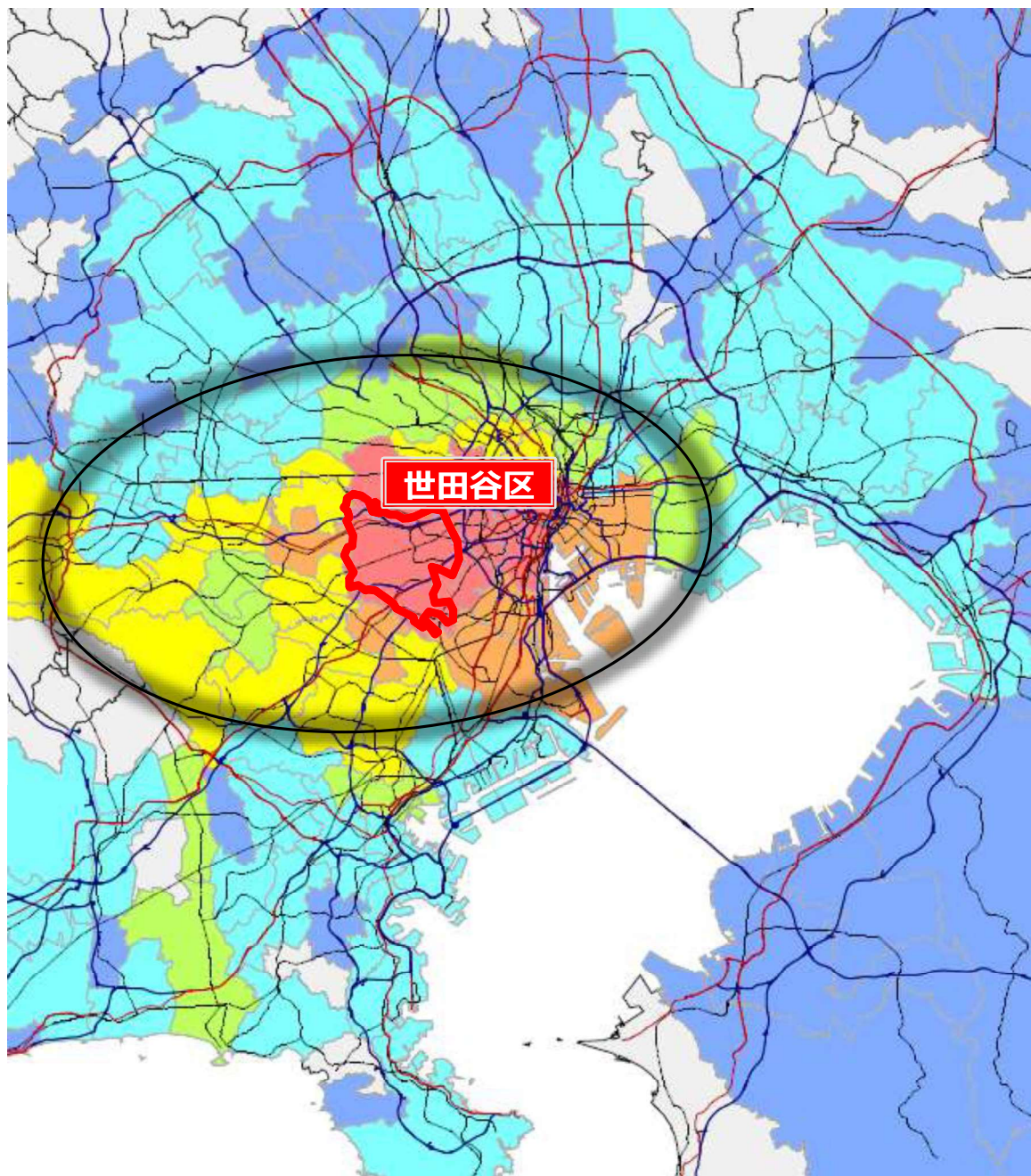


図 2-137 所要時間(全交通手段)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

自動車交通での時間圏域を見ると、需要が大きい都区部北西部・北部とのアクセスが弱い状況である。



(単位: トリップ)

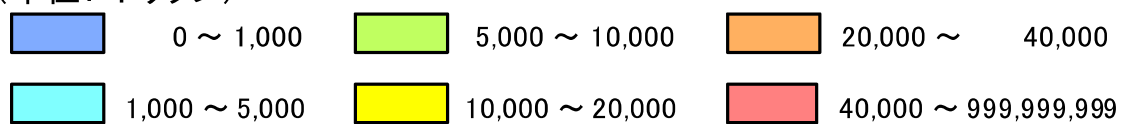
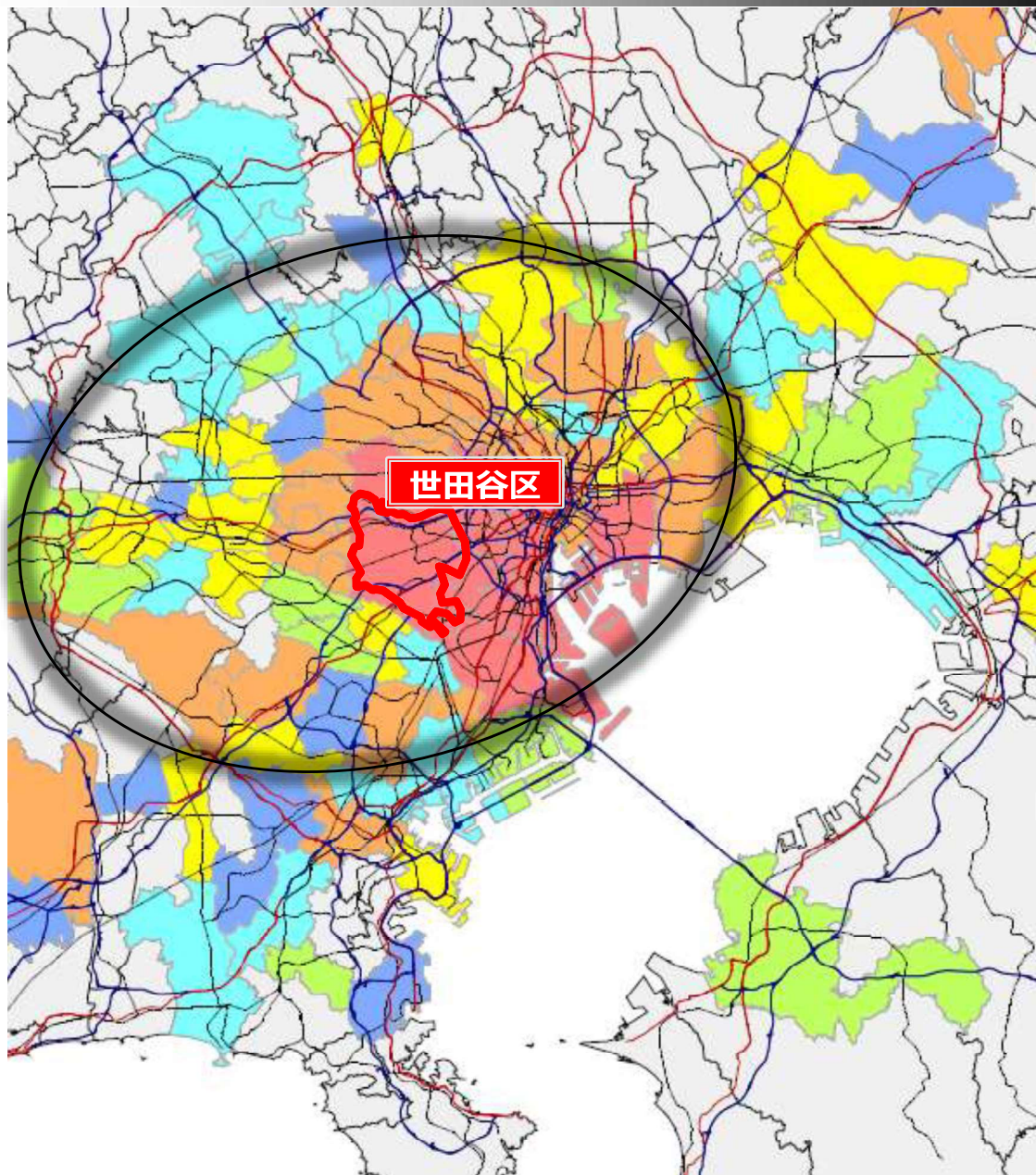


図 2-138 主要 OD(通勤・通学)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



(単位: トリップ)

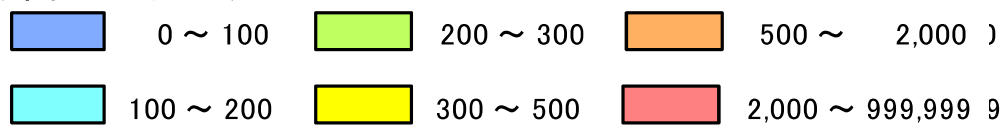
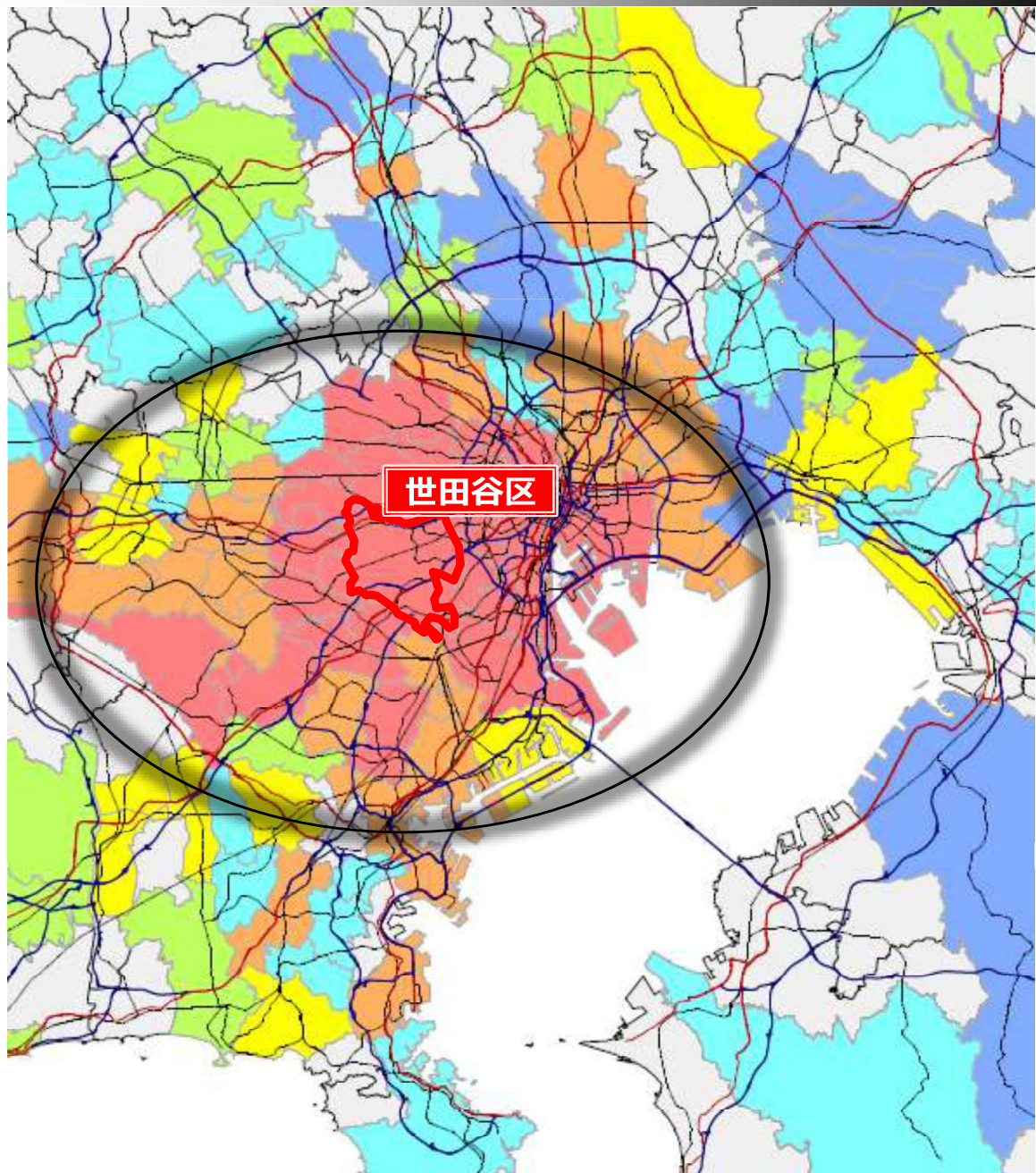


図 2-139 主要 OD(勤務・業務)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



(単位: トリップ)

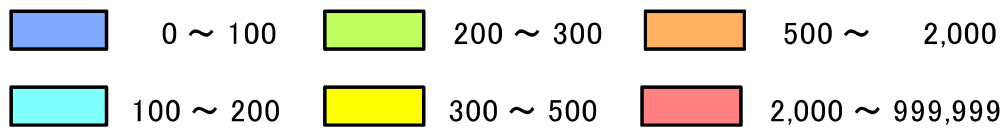
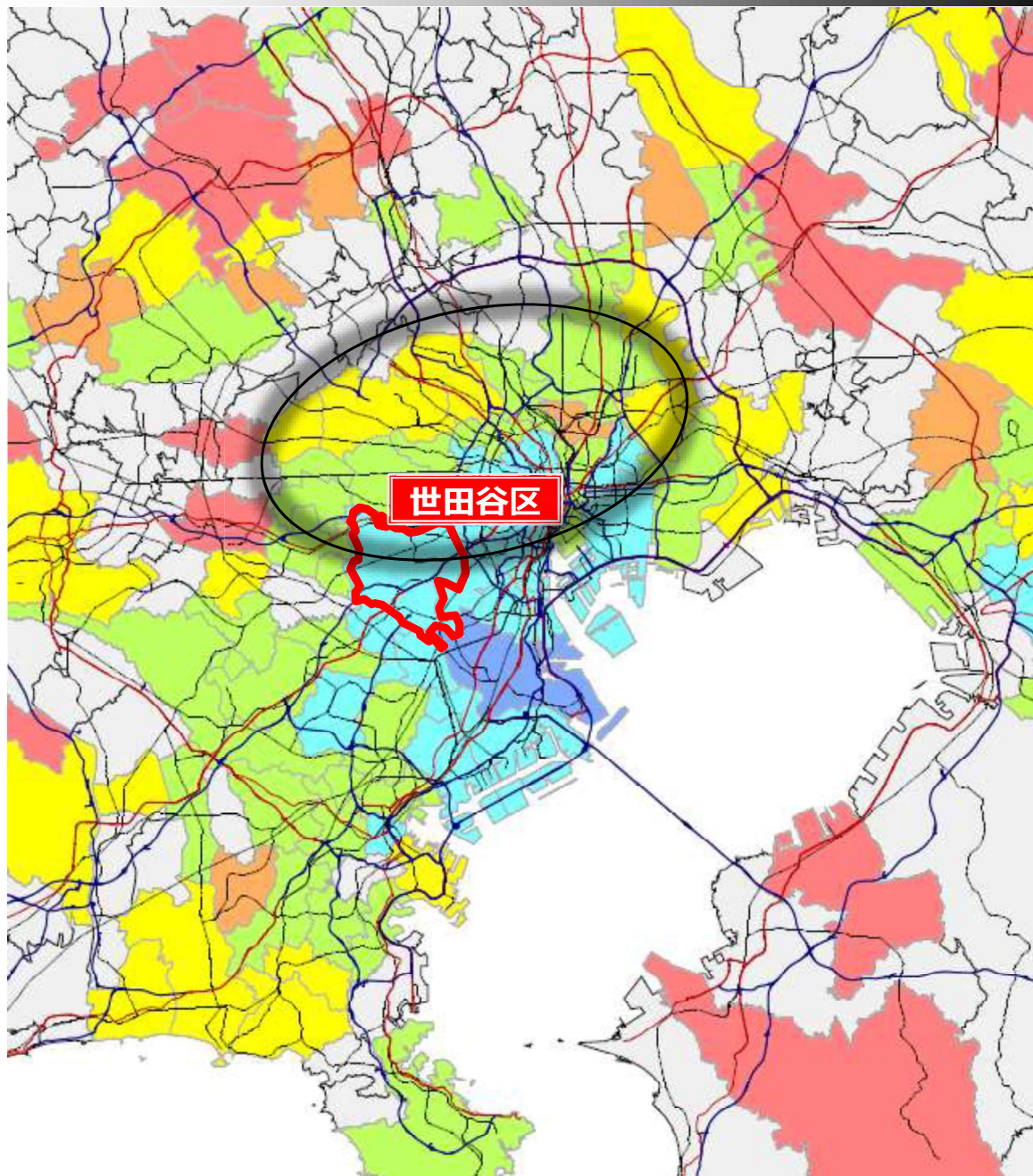


図 2-140 主要 OD(私事)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



(単位: 分)

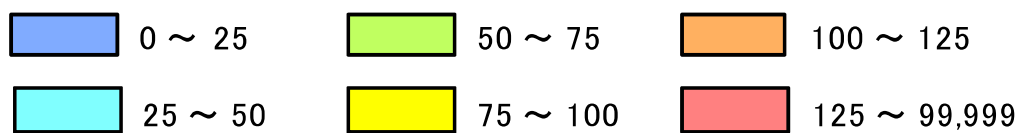


図 2-141 所要時間(自動車)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

(B) 大田区発着交通

大田区発着交通は、隣接地域に加え都心部や都区部西側との結びつきが強い。

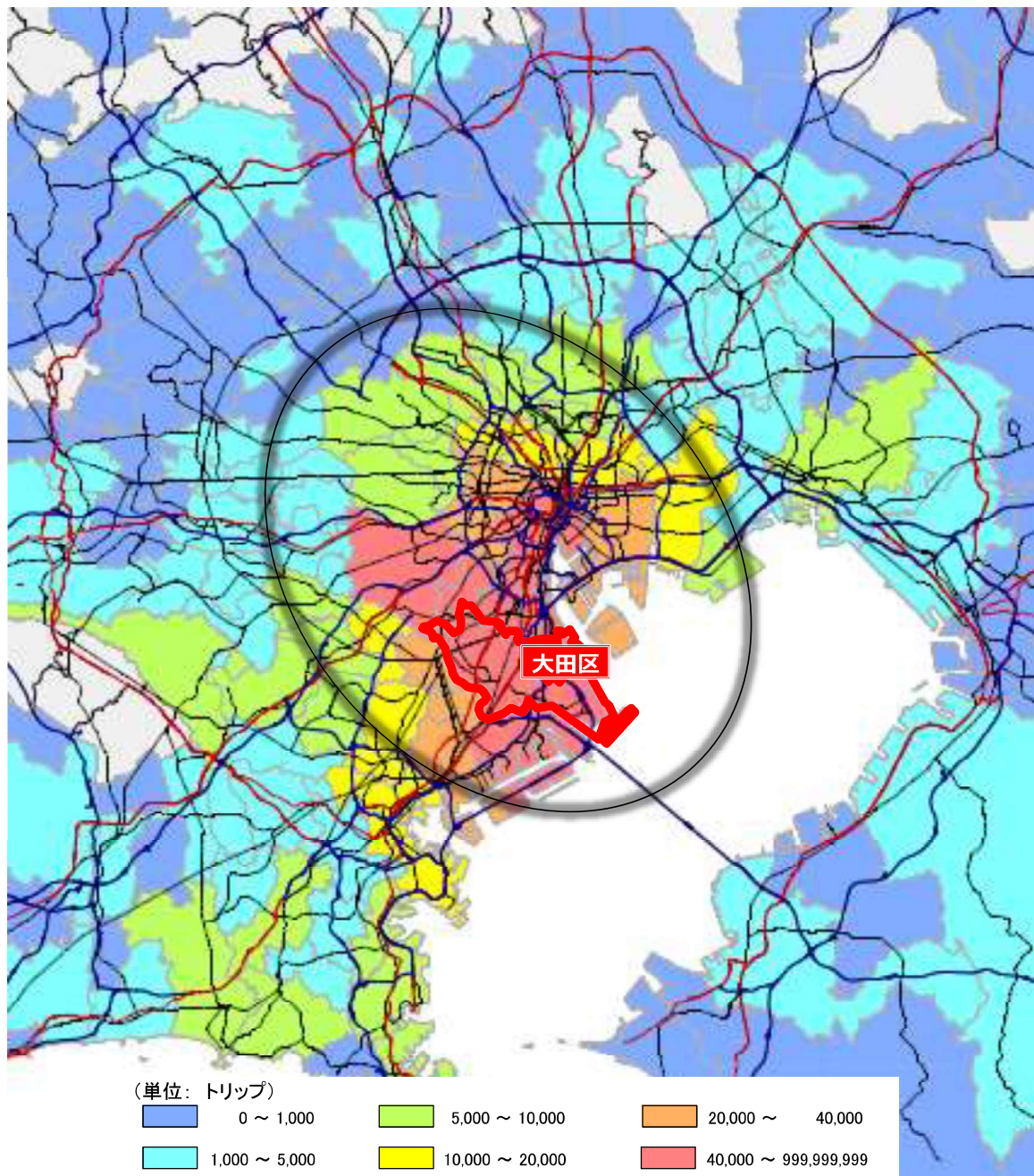


図 2-142 主要 OD(全目的)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

一方で全交通手段での時間圏域の広がりを見ると、需要が大きい練馬方面とのアクセスが弱い状況である。

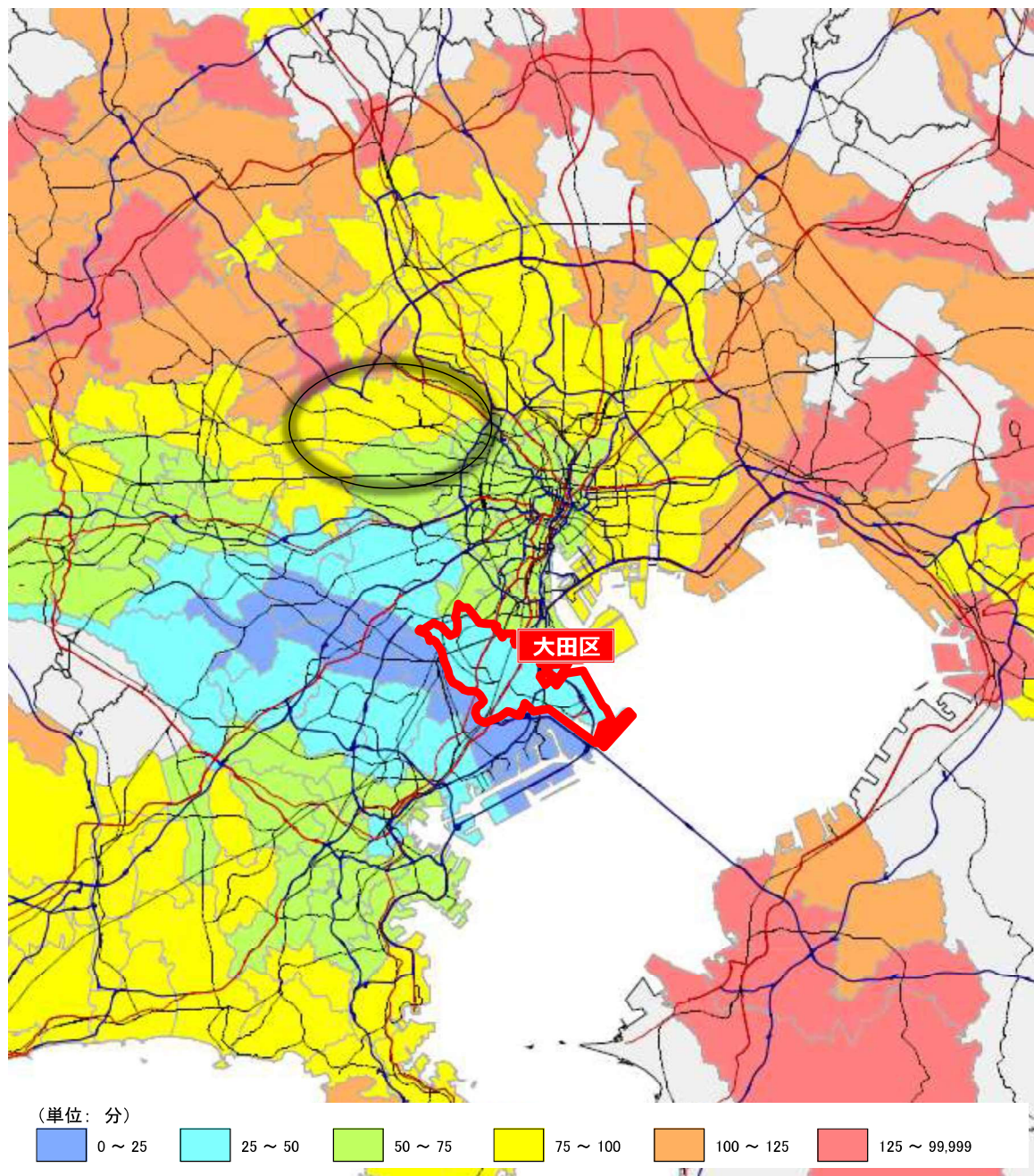
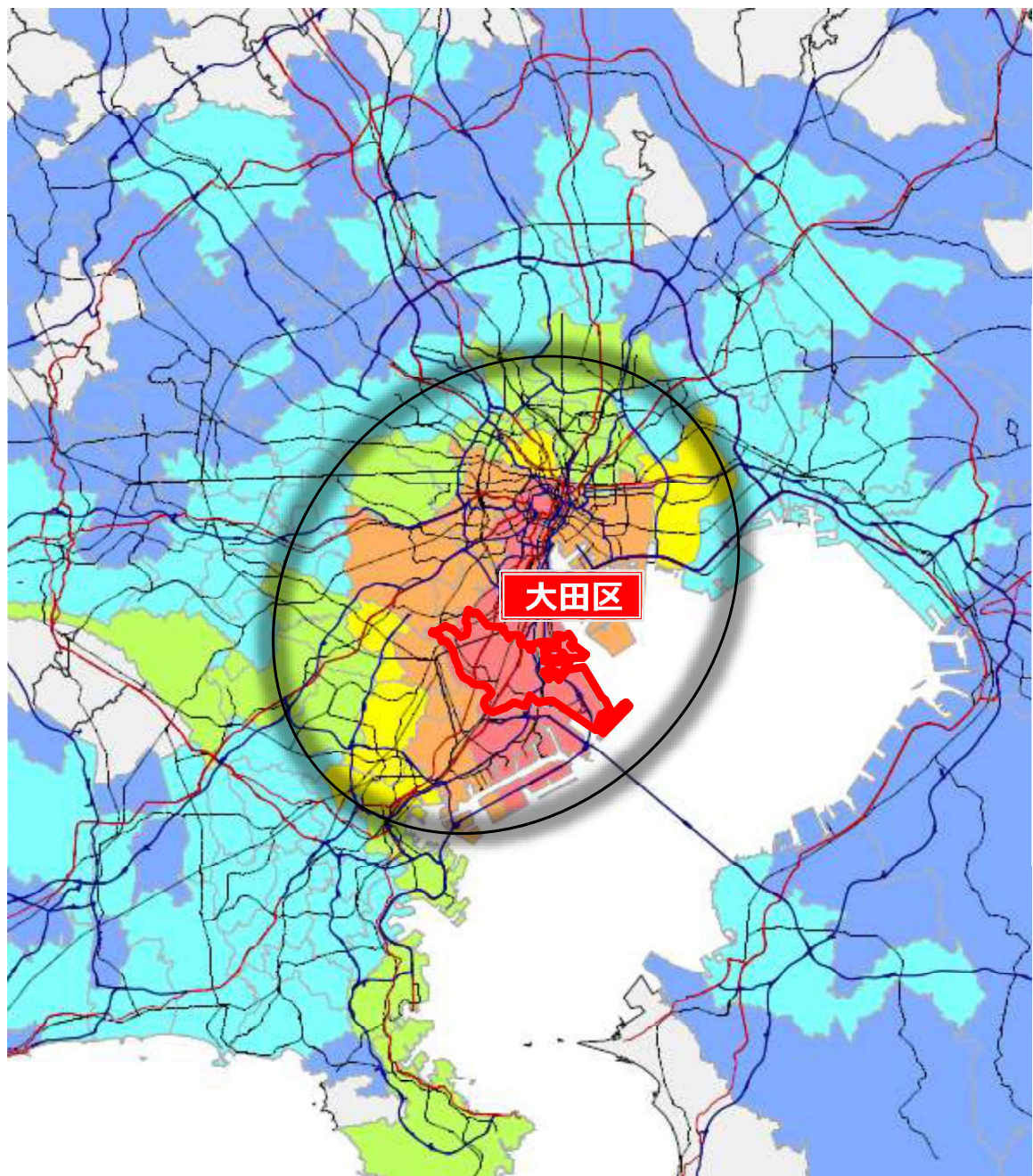


図 2-143 所要時間(全交通手段)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

自動車交通での時間圏域を見ると、需要が大きい都区部北西部・北部とのアクセスが弱い状況である。



(単位: トリップ)

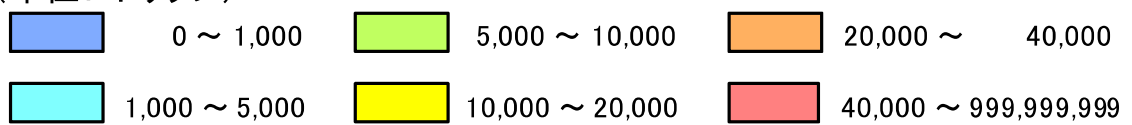
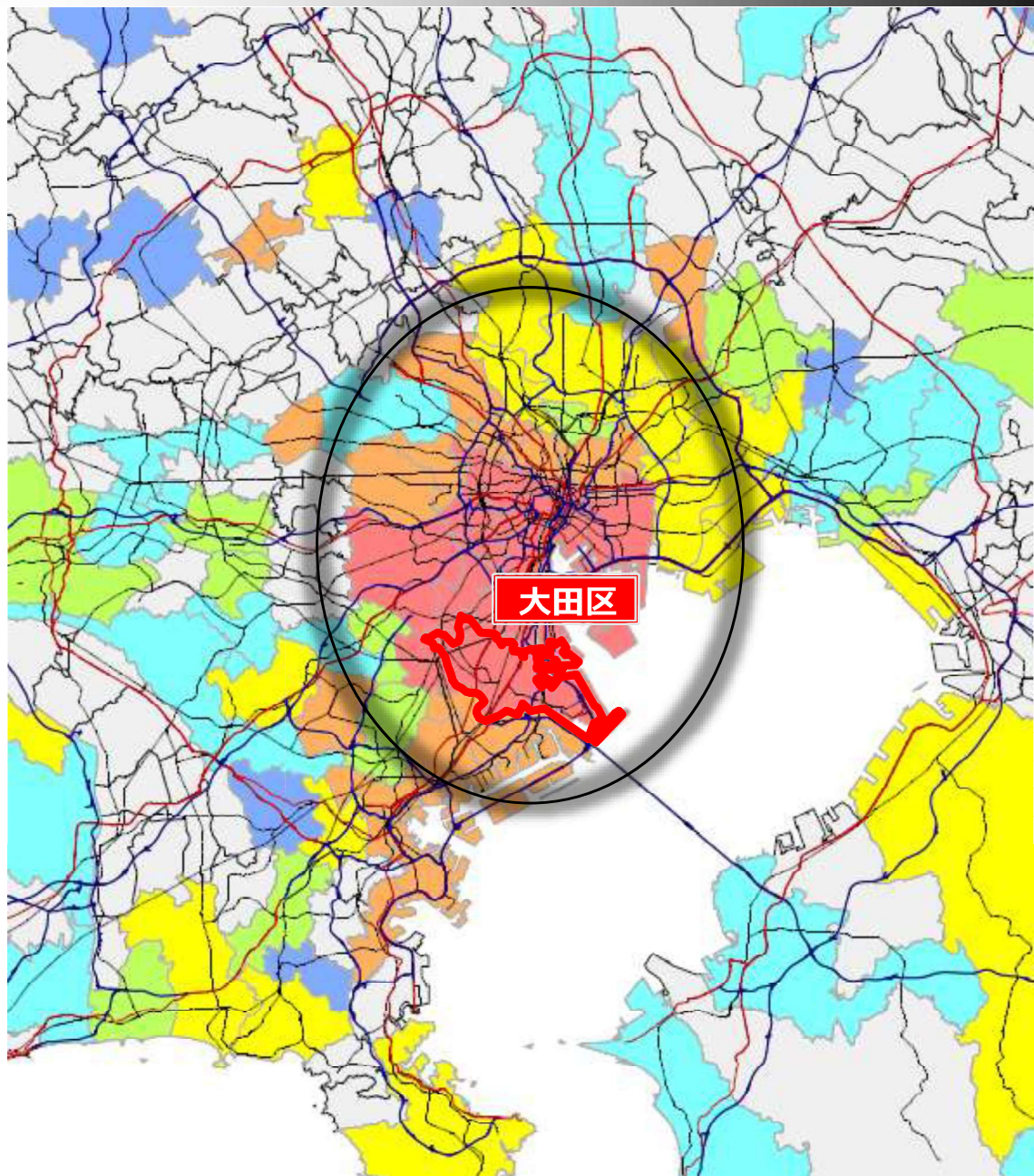


図 2-144 主要 OD(通勤・通学)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



(単位: トリップ)

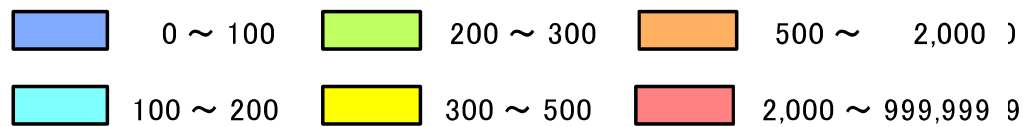
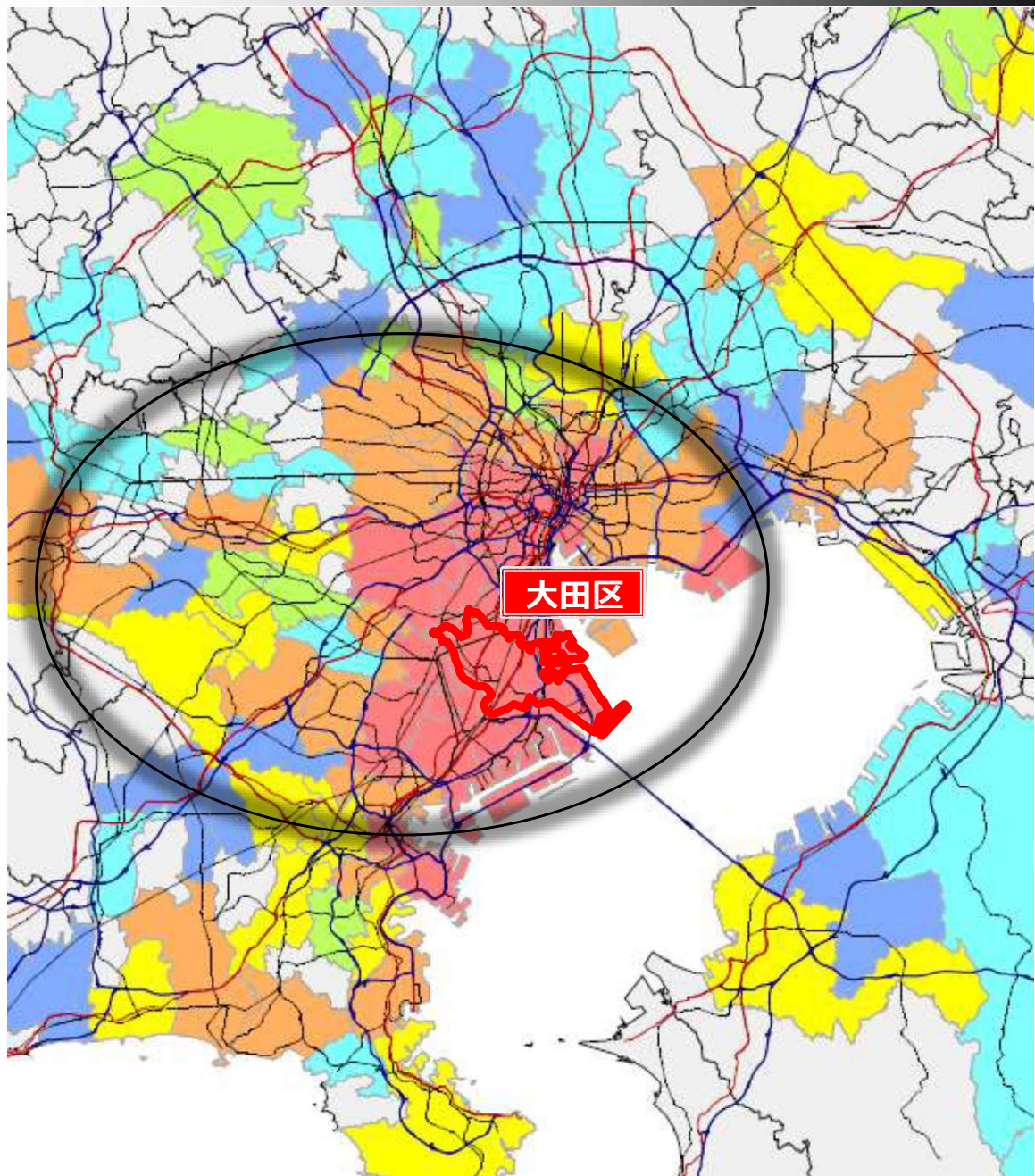


図 2-145 主要 OD(勤務・業務)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



(単位: トリップ)

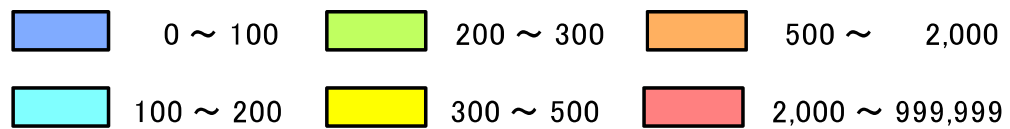
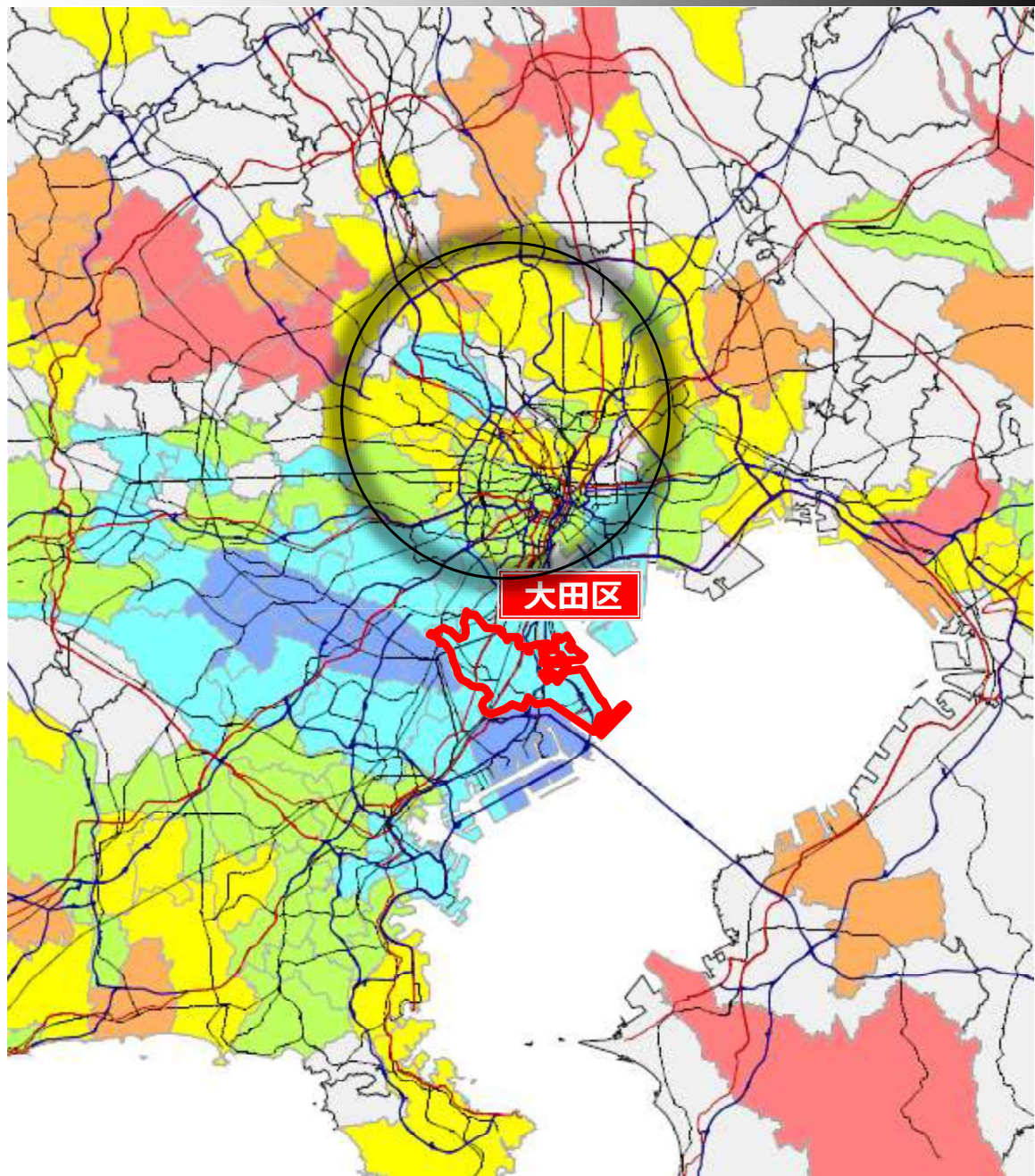


図 2-146 主要 OD(私事)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



(単位: 分)

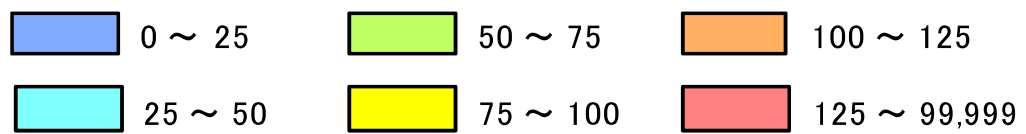


図 2-147 所要時間(自動車)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

(C) 川崎市発着交通

川崎市発着交通は、隣接地域に加え都心部や都区部西側、神奈川県央との結びつきが強い。

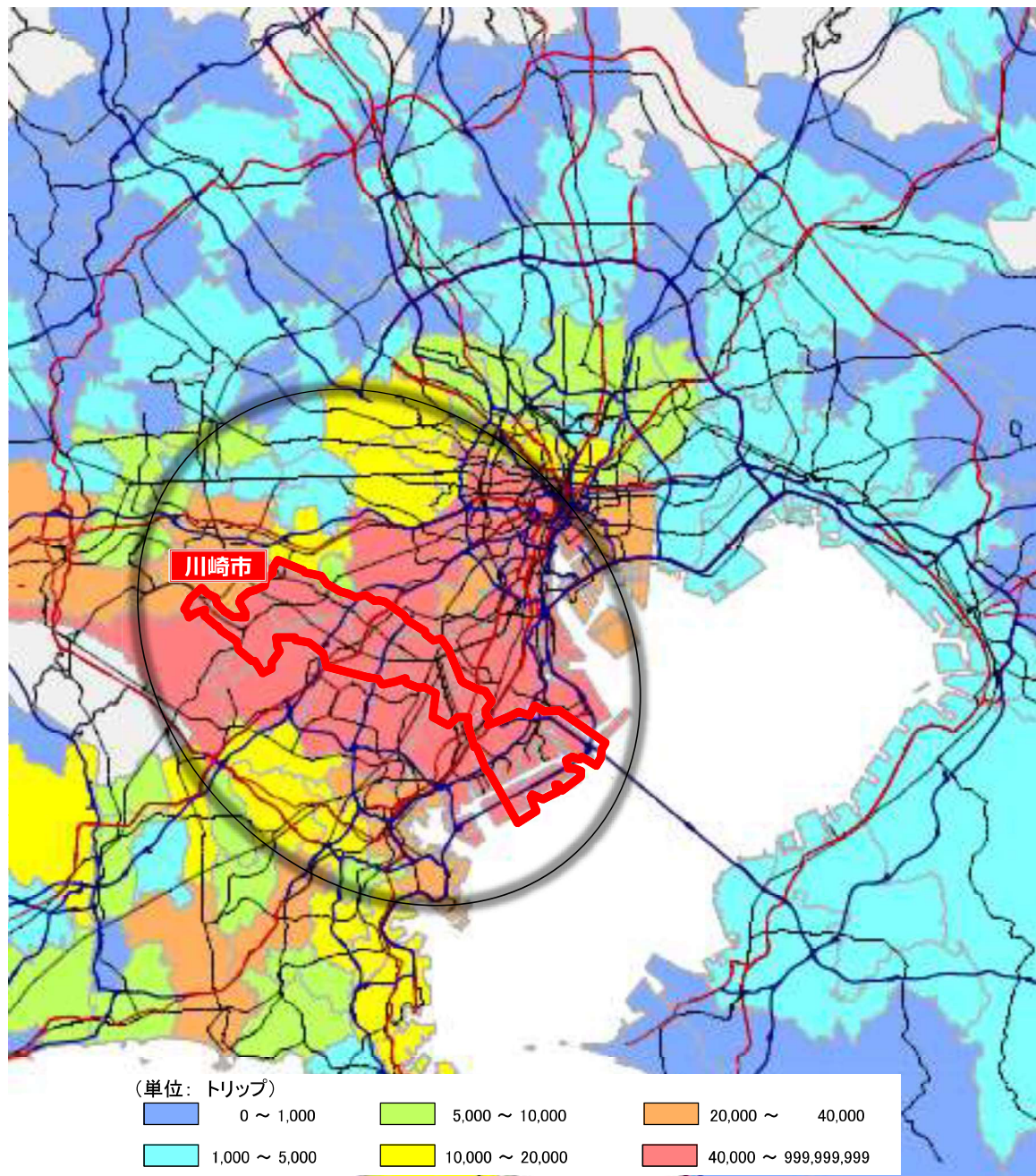


図 2-148 主要 OD(全目的)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

一方で全交通手段の時間圏域の広がりを見ると、需要が大きい練馬方面とのアクセスが弱い状況である。

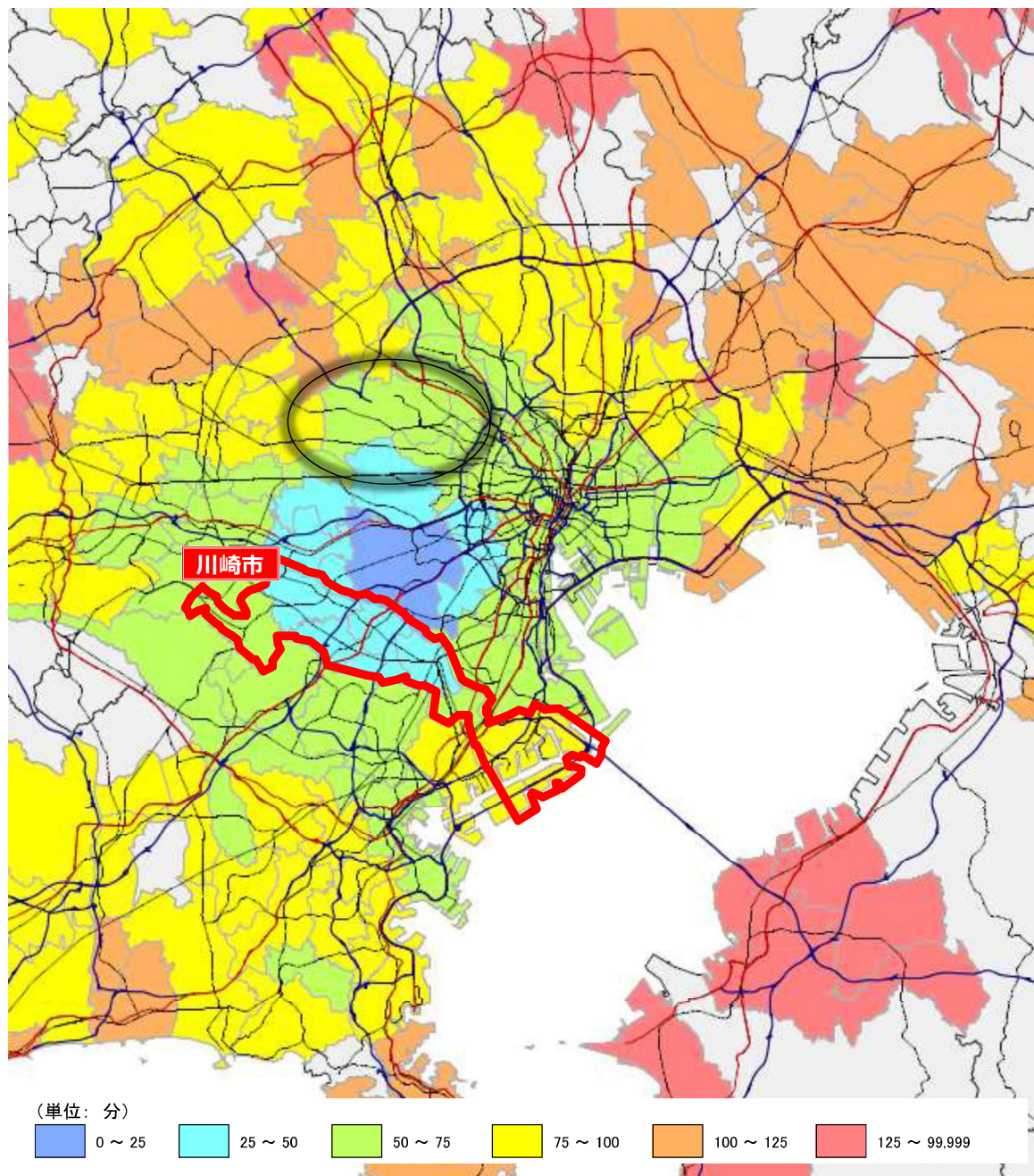
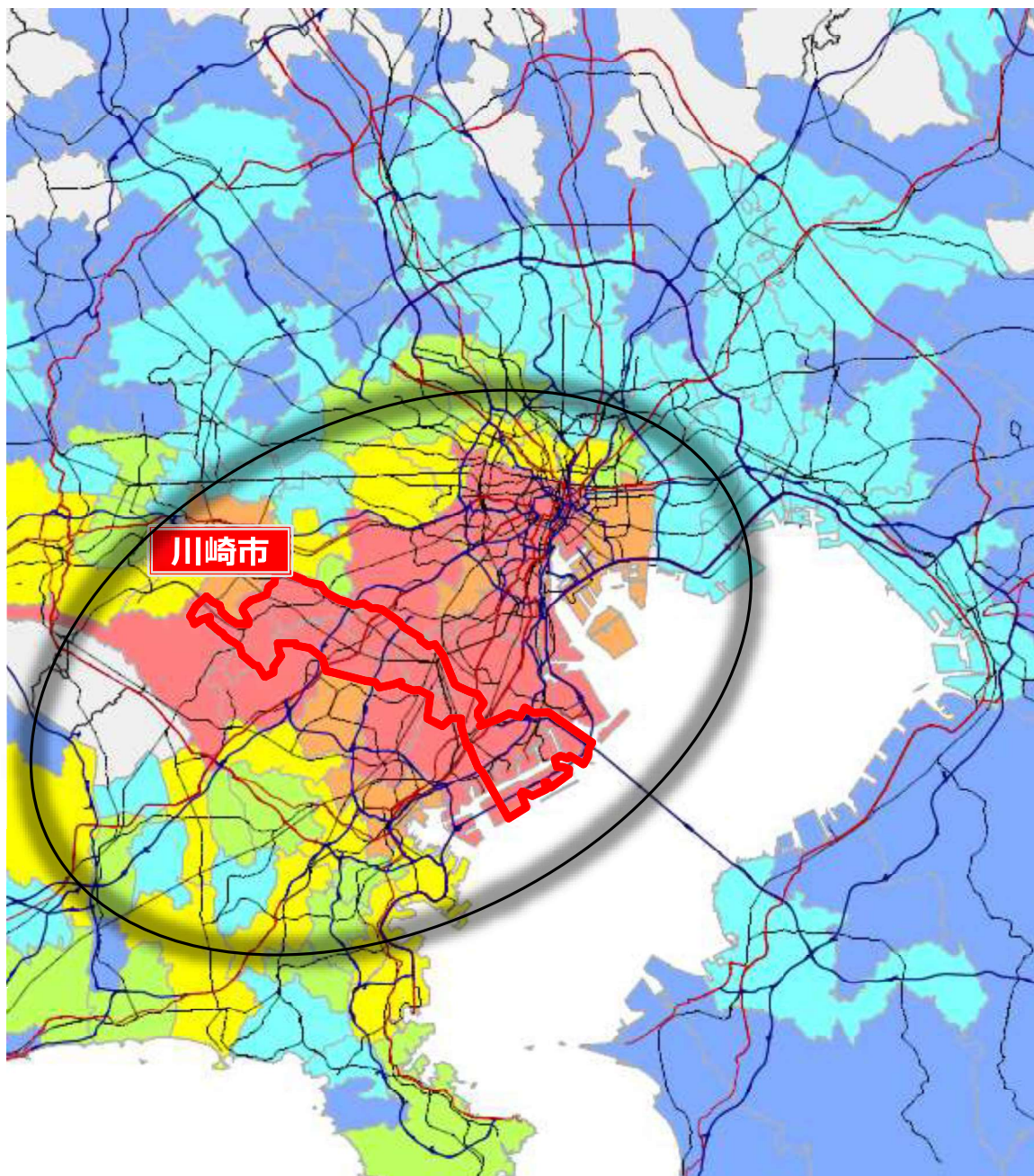


図 2-149 所要時間(全交通手段)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

自動車交通での時間圏域を見ると、需要が大きい都区部北西部・北部、埼玉南部（関越方面）とのアクセスが弱い状況である。



(単位: トリップ)

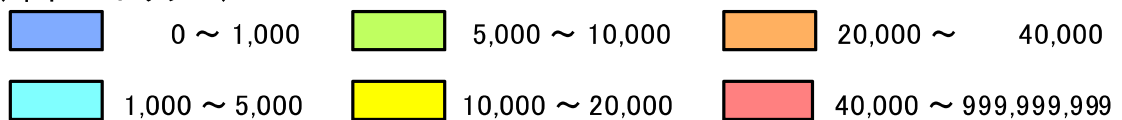


図 2-150 主要 OD(通勤・通学)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

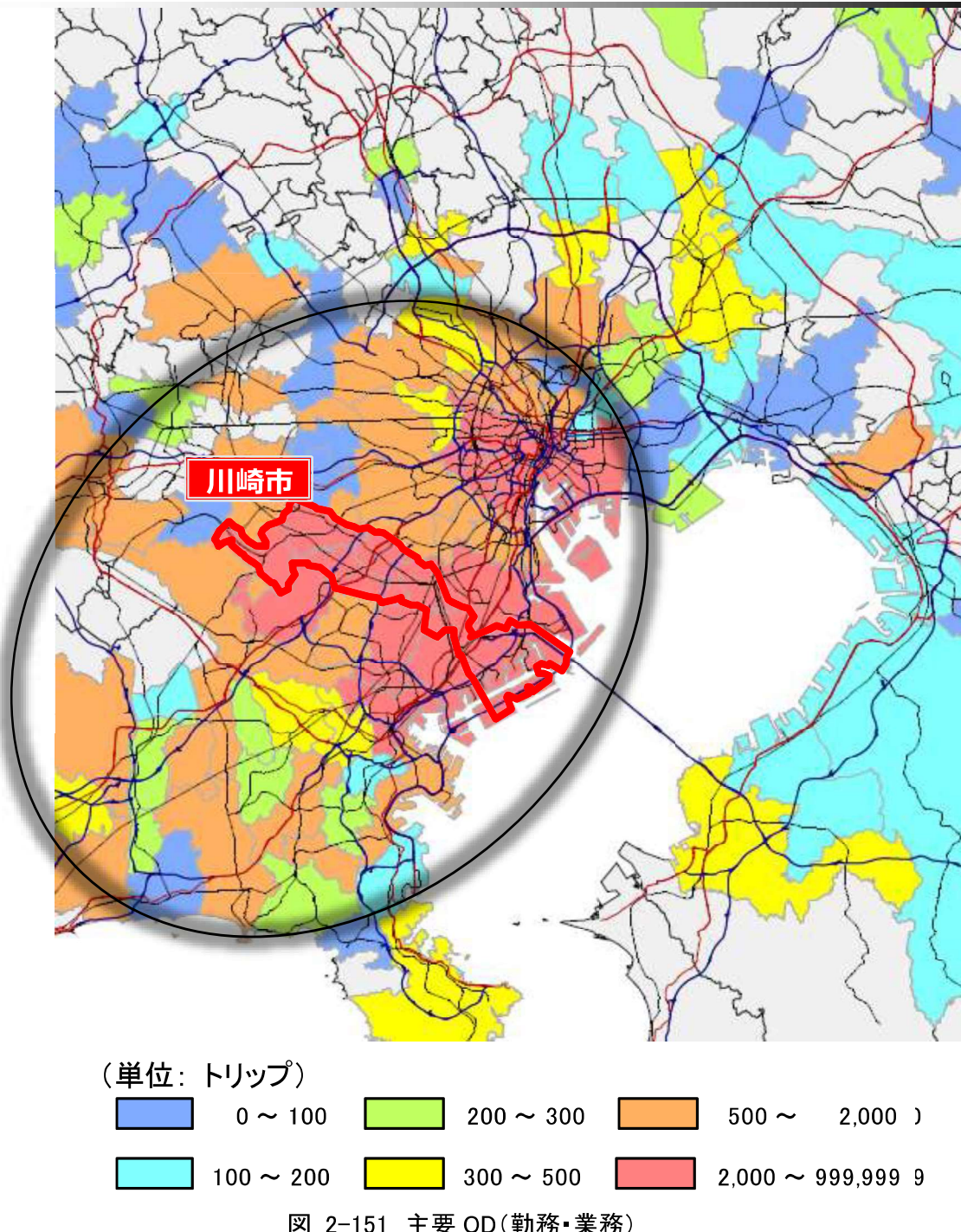


図 2-151 主要 OD(勤務・業務)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

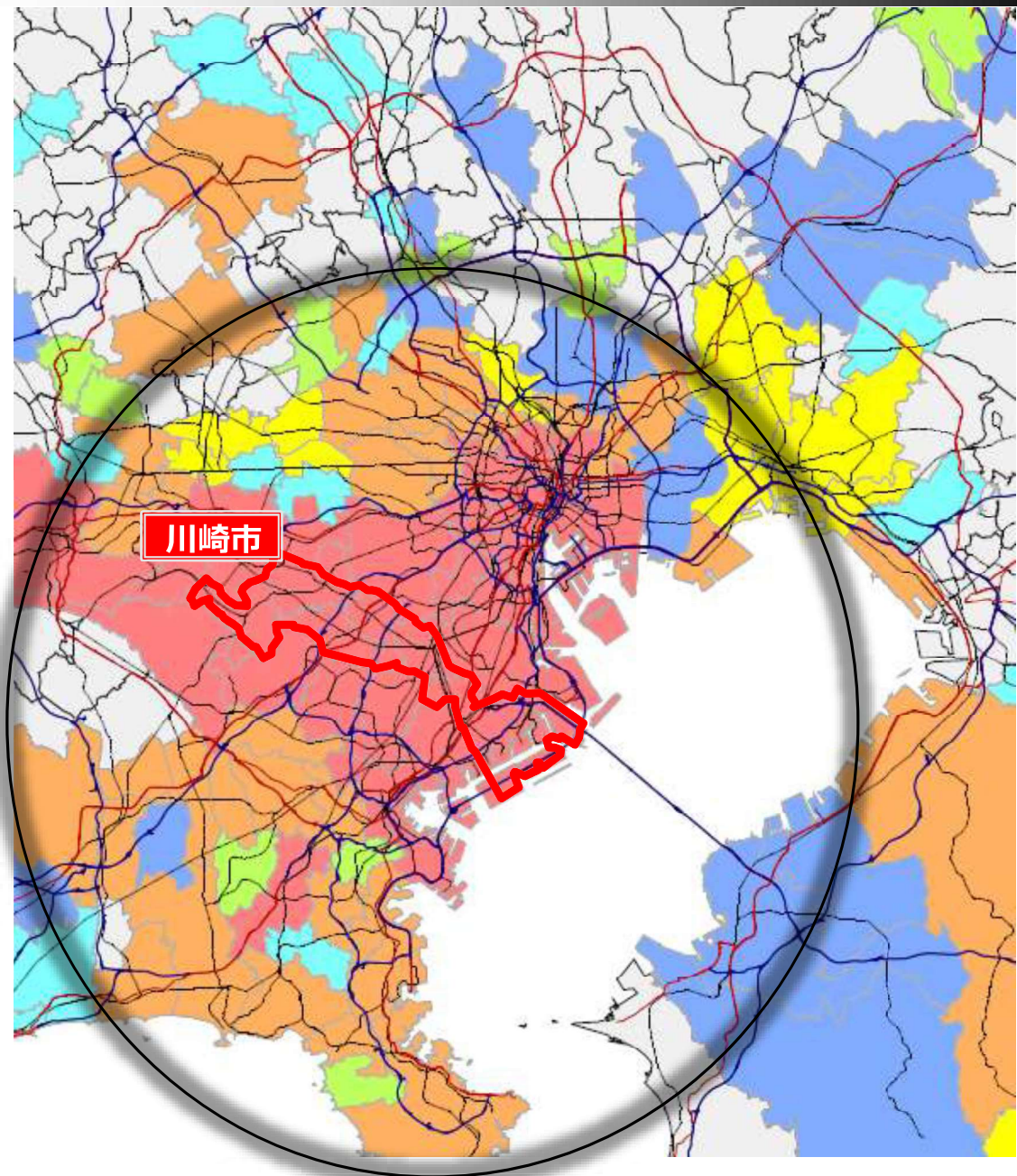
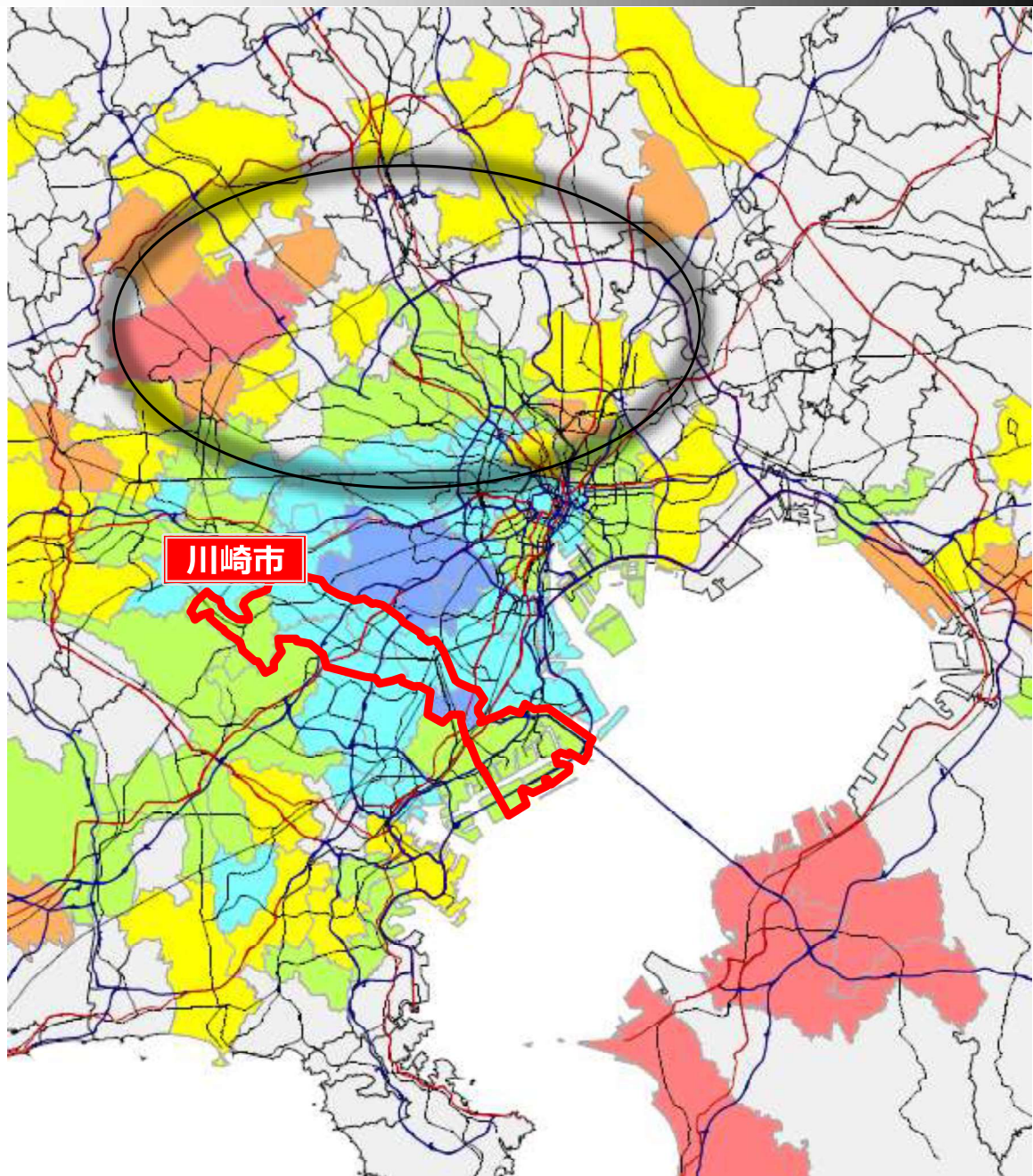


図 2-152 主要 OD(私事)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



(単位: 分)



図 2-153 所要時間(自動車)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

(7) 実感する課題等

1) 世田谷区

表 2-36 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
世田谷区民意識調査	実感する課題等	2019 年	

(A) 区が積極的に取り組むべき事業

今後区が積極的に取り組むべき事業について聞いたところ、「災害に強いまちづくり」(32.8%)、「高齢者福祉の充実」(31.3%)、「防犯・地域安全の対策」(31.2%)が3割を超え、「子どもが育つ環境づくり」(21.1%)が2割を超えている。

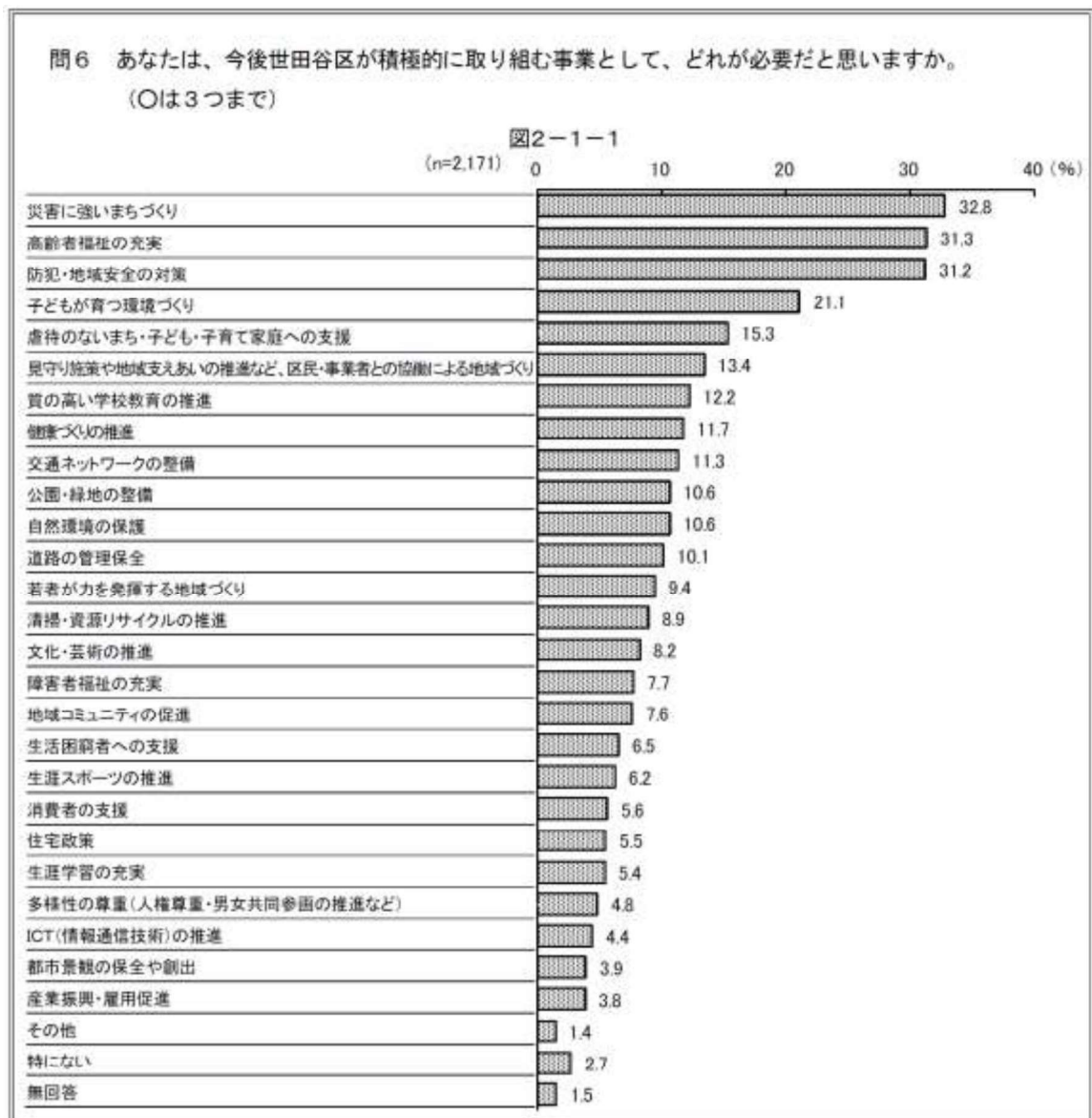


図 2-154 区が積極的に取り組むべき事業

出典: 世田谷区民意識調査 2019

平成 21 年度からの時系列の変化をみると、「災害に強いまちづくり」、「高齢者福祉の充実」、「防犯・地域安全の対策」が常に上位 3 位に挙がっている。

表 2-1-1 区が積極的に取り組むべき事業(時系列)

		(%)									
	n	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
令和元年度	2,171	災害に強いまちづくり 32.8	高齢者福祉の充実 31.3	防犯・地域安全の対策 31.2	子ども子育て環境づくり 21.1	虐待のない、まち・子ども子育て家庭への支援など 15.3	見守り施策や地域支援あいの推進など 13.4	質の高い学校教育の推進 12.2	健康づくりの推進 11.7	交通ネットワークの整備 11.3	公園・緑地の整備／自然環境の保護 10.6
平成30年度	2,330	防犯・地域安全の対策 35.7	高齢者福祉の充実 35.2	災害に強いまちづくり 34.6	子ども子育て環境づくり 27.8	健康づくりの推進／見守り施策や地域支援あいの推進など 16.1	自然環境の保護 13.6	交通ネットワークの整備 13.4	質の高い学校教育の推進 13.0	公園・緑地の整備 12.7	
平成28年度	2,355	災害に強いまちづくり 32.0	高齢者福祉の充実 31.3	防犯・地域安全の対策 26.2	子ども子育て環境づくり 22.9	見守り施策や地域支援あいの推進など 13.0	健康づくりの推進 11.6	質の高い学校教育の推進 9.9	虐待のないまち・子ども子育て家庭への支援 9.3	交通ネットワークの整備 8.8	若者が力を発揮する地域づくり 8.3
平成27年度	2,388	高齢者福祉の充実 33.8	災害に強いまちづくり 27.2	防犯・地域安全の対策 24.0	子ども子育て家庭への支援 16.8	児童(保育)福祉の充実 16.0	見守り施策や地域支援あいの推進など／若者が力を発揮する地域づくり 11.9	自然環境の保護 11.6	健康づくりの推進 10.7	交通ネットワークの整備 10.2	
平成26年度	2,362	災害に強いまちづくり 46.3	防犯・地域安全の対策 37.9	高齢者福祉の充実 29.2	児童(保育)福祉の充実 19.3	自然環境の保護 18.0	道路の管理・保全 14.9	公園・緑地の整備 12.1	消費者の支援 8.1	住宅施策 8.0	健康づくり 7.7
平成25年度	2,354	災害に強いまちづくり 49.9	防犯・地域安全の対策 41.6	高齢者福祉の充実 28.8	自然環境の保護 18.9	児童(保育)福祉の充実 15.5	道路の管理・保全 15.4	公園・緑地の整備 11.4	消費者の支援 7.9	住宅施策 7.6	健康づくり 7.4
平成24年度	2,332	災害に強いまちづくり 56.4	防犯・地域安全の対策 44.6	高齢者福祉の充実 26.0	道路の管理・保全 17.8	自然環境の保護 17.2	児童(保育)福祉の充実 13.1	公園・緑地の整備 9.7	消費者の支援 7.9	住宅施策 7.4	健康づくり 6.9
平成23年度	1,314	災害に強いまちづくり 48.6	防犯・地域安全の対策 41.8	高齢者福祉の充実 28.3	自然環境の保護 17.1	道路の管理・保全 13.5	児童(保育)福祉の充実 13.0	公園・緑地の整備 11.3	清掃・資源リサイクルの推進 7.4	住宅施策 7.1	都市景観の保全や創出 6.6
平成22年度	1,374	防犯・地域安全の対策 43.1	高齢者福祉の充実 34.9	災害に強いまちづくり 28.8	自然環境の保護 17.0	児童(保育)福祉の充実 15.7	道路の管理・保全 14.3	公園・緑地の整備 11.9	消費者の支援 9.4	清掃・資源リサイクルの推進 8.8	学校教育の推進 8.2
平成21年度	1,373	防犯・地域安全の対策 47.1	高齢者福祉の充実 34.5	災害に強いまちづくり 30.8	自然環境の保護 21.3	児童(保育)福祉の充実 15.7	道路の管理・保全 13.0	公園・緑地の整備 12.9	消費者の支援 9.5	住宅施策／清掃・資源リサイクルの推進 8.2	

注) 平成 29 年度は質問項目がなかった。

図 2-155 区が積極的に取り組むべき事業(時系列)

出典: 世田谷区民意調査 2019

地域別にみると、「災害に強いまちづくり」、「高齢者福祉の充実」、「防犯・地域安全の対策」の3項目がすべての地域において上位3位に上がっている。「子どもが育つ環境づくり」は砧南部の8位を除くとすべての地域で4位に上がっている。

表2-1-2 区が積極的に取り組むべき事業(地域列)

		(%)									
	n	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
全 体	2,171	災害に強い、まちづくり 32.8	高齢者福祉の充実 31.3	防犯・地域安全の対策 31.2	子どもが育つ環境づくり 21.1	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 15.3	質の高い学校教育の推進など 13.4	質の高い学校教育の推進 12.2	健康づくりの推進 11.7	交通ネットワークの整備 11.3	公園・緑地の整備／自然環境の保護 10.6
世田谷東 部	328	災害に強い、まちづくり 32.3	高齢者福祉の充実 31.4	防犯・地域安全の対策 27.7	子どもが育つ環境づくり 27.1	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 19.2	質の高い学校教育の推進 18.3	公園・緑地の整備 14.3	見守り施策や地域支えあいの推進など 12.5	清掃・資源リサイクルの推進／道路の管理保全 12.2	
世田谷西 部	268	高齢者福祉の充実／災害に強いまちづくり 32.1		防犯・地域安全の対策 29.1	子どもが育つ環境づくり 22.0	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 14.6	公園・緑地の整備 12.7	質の高い学校教育の推進 12.3	見守り施策や地域支えあいの推進など 11.9	障害者福祉の充実 10.4	自然環境の保護 10.1
北 沢 東 部	159	災害に強い、まちづくり 40.9	高齢者福祉の充実 28.9	防犯・地域安全の対策 28.3	子どもが育つ環境づくり 21.4	健康づくりの推進 15.1	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 13.2	若者が力を発揮する地域づくり 12.6	文化・芸術の推進／公園・緑地の整備 11.9	見守り施策や地域支えあいの推進など／消費者の支援／自然環境の保護 11.9	
北 沢 西 部	200	防犯・地域安全の対策 35.5	災害に強い、まちづくり 34.0	高齢者福祉の充実 22.0	子どもが育つ環境づくり 21.0	見守り施策や地域支えあいの推進など 20.0	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 18.0	健康づくりの推進／若者が力を発揮する地域づくり／交通ネットワークの整備 18.0		公園・緑地の整備 12.0	
玉 川 北 部	209	高齢者福祉の充実 35.9	防犯・地域安全の対策 33.0	災害に強い、まちづくり 28.7	子どもが育つ環境づくり 16.7	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 14.4	交通ネットワークの整備 13.9	自然環境の保護 13.4	健康づくりの推進／見守り施策や地域支えあいの推進など 11.5	地域コミュニティの促進 11.0	
玉 川 南 部	191	高齢者福祉の充実 35.1	防犯・地域安全の対策 34.0	災害に強い、まちづくり 31.9	子どもが育つ環境づくり 22.5	見守り施策や地域支えあいの推進など 15.2	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 14.7	公園・緑地の整備 13.6	質の高い学校教育の推進 12.0	清掃・資源リサイクルの推進 11.5	自然環境の保護 11.0
玉 川 西 部	131	防犯・地域安全の対策 40.5	災害に強い、まちづくり 35.9	高齢者福祉の充実／子どもが育つ環境づくり 29.0	見守り施策や地域支えあいの推進など 17.6	健康づくりの推進 16.8	交通ネットワークの整備 13.7	質の高い学校教育の推進／虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 11.5		自然環境の保護 10.7	
砧北部	280	高齢者福祉の充実 32.1	災害に強い、まちづくり 31.8	防犯・地域安全の対策 29.6	子どもが育つ環境づくり 21.4	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 16.8	健康づくりの推進 14.3	質の高い学校教育の推進 13.2	交通ネットワークの整備 12.9	見守り施策や地域支えあいの推進など 11.8	自然環境の保護 11.4
砧南部	116	高齢者福祉の充実 32.8	防犯・地域安全の対策 31.9	災害に強い、まちづくり 24.1	交通ネットワークの整備 19.0	見守り施策や地域支えあいの推進など 16.4	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 15.5	道路の管理保全 14.7	子どもが育つ環境づくり／自然環境の保護 13.8	生活困窮者への支援／質の高い学校教育の推進 12.1	
烏 山	289	災害に強い、まちづくり 35.3	高齢者福祉の充実 31.8	防犯・地域安全の対策 29.4	子どもが育つ環境づくり 14.9	交通ネットワークの整備 13.8	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援／道路の管理保全 12.5	健康づくりの推進 12.1	見守り施策や地域支えあいの推進など 11.1	質の高い学校教育の推進 10.7	

図 2-156 区が積極的に取り組むべき事業(地域列)

出典: 世田谷区民意識調査 2019

性・年齢別にみると、「高齢者福祉の充実」は男性の 50 歳代以上、女性の 60 歳代以上で 1 位となっている。「子どもが育つ環境づくり」は男性の 30 歳代以下、女性の 30 歳代で 1 位となっている。

表2-1-3 区が積極的に取り組むべき事業(性・年齢別)

(96)

	n	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
全 体	2,171	災害に強いまちづくり 32.8	高齢者福祉の充実 31.3	防災・地域安全の対策 31.2	子どもが育つ環境づくり 21.1	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 15.3	見守り施策や地域支えあいの推進など 13.4	質の高い学校教育の推進 12.2	健康づくりの推進 11.7	交通ネットワークの整備 11.3	公園・緑地の整備／自然環境の保護 10.6
男 性 全 体	850	高齢者福祉の充実 31.6	災害に強いまちづくり 29.8	防災・地域安全の対策 29.1	子どもが育つ環境づくり 21.4	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 14.7	交通ネットワークの整備 12.9	健康づくりの推進 12.8	質の高い学校教育の推進 12.1	公園・緑地の整備 12.0	見守り施策や地域支えあいの推進など 11.2
10・20歳代	72	子どもが育つ環境づくり／災害に強いまちづくり		若者が力を発揮する地域づくり	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援／公園・緑地の整備 22.2		防災・地域安全の対策 20.8	交通ネットワークの整備 15.3	ICT(情報通信技術)の推進／自然環境の保護 13.9	文化・芸術の推進 12.5	
30歳代	93	子どもが育つ環境づくり 43.0	質の高い学校教育の推進 29.0	防災・地域安全の対策 25.8	災害に強いまちづくり 22.6	若者が力を発揮する地域づくり／虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 17.2	高齢者福祉の充実 15.1		ICT(情報通信技術)の推進／公園・緑地の整備 14.0	交通ネットワークの整備 10.8	
40歳代	155	防災・地域安全の対策 32.3	災害に強いまちづくり 29.7	子どもが育つ環境づくり 26.5	高齢者福祉の充実 20.6	交通ネットワークの整備 19.4	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 16.1	質の高い学校教育の推進 15.5	見守り施策や地域支えあいの推進など 13.5	健康づくりの推進／文化・芸術の推進／公園・緑地の整備 12.9	
50歳代	173	高齢者福祉の充実 31.8	災害に強いまちづくり 31.2	防災・地域安全の対策 28.3	交通ネットワークの整備 20.8	子どもが育つ環境づくり 15.0	健康づくりの推進／見守り施策や地域支えあいの推進など 12.1	清掃・資源リサイクルの推進 11.0	質の高い学校教育の推進／道路の管理保全 9.8		
60歳代	136	高齢者福祉の充実 41.9	災害に強いまちづくり 37.5	防災・地域安全の対策 30.1	子どもが育つ環境づくり／虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 18.4		道路の管理保全 14.7	健康づくりの推進 13.2	見守り施策や地域支えあいの推進など 11.8	住宅政策／自然環境の保護 9.6	
70歳代	144	高齢者福祉の充実 48.6	防災・地域安全の対策 30.6	災害に強いまちづくり 25.0	健康づくりの推進 18.1	子どもが育つ環境づくり 17.4	道路の管理保全 16.0	自然環境の保護 14.6	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 13.9	公園・緑地の整備 13.2	清掃・資源リサイクルの推進 12.5
80歳以上	77	高齢者福祉の充実 44.2	防災・地域安全の対策 36.4	災害に強いまちづくり 33.8	見守り施策や地域支えあいの推進など 19.5	健康づくりの推進 16.9	障害者福祉の充実／虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援／自然環境の保護 14.3		公園・緑地の整備 11.7	若者が力を発揮する地域づくり／清掃・資源リサイクルの推進／道路の管理保全 10.4	
女 性 全 体	1,278	災害に強いまちづくり 35.1	防災・地域安全の対策 33.3	高齢者福祉の充実 30.7	子どもが育つ環境づくり 21.5	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 15.9	見守り施策や地域支えあいの推進など 14.8	質の高い学校教育の推進 12.2	健康づくりの推進 11.0	自然環境の保護 10.7	交通ネットワークの整備 10.4
10・20歳代	104	災害に強いまちづくり 30.8	防災・地域安全の対策 26.9	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 25.0	子どもが育つ環境づくり 22.1	文化・芸術の推進／公園・緑地の整備 13.5		若者が力を発揮する地域づくり／質の高い学校教育の推進／交通ネットワークの整備／道路の管理保全 12.5			
30歳代	172	子どもが育つ環境づくり 40.7	災害に強いまちづくり 39.5	防災・地域安全の対策 34.3	質の高い学校教育の推進 24.4	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 21.5	交通ネットワークの整備 15.7	公園・緑地の整備 12.2	道路の管理保全 10.5	若者が力を発揮する地域づくり 9.9	高齢者福祉の充実／文化・芸術の推進 8.7
40歳代	278	災害に強いまちづくり 35.6	防災・地域安全の対策 33.8	子どもが育つ環境づくり 26.3	高齢者福祉の充実 24.1	質の高い学校教育の推進 18.0	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 15.5	公園・緑地の整備 14.4	見守り施策や地域支えあいの推進など 13.3	健康づくりの推進 11.5	自然環境の保護／交通ネットワークの整備 9.7
50歳代	246	災害に強いまちづくり 43.1	高齢者福祉の充実 38.6	防災・地域安全の対策 34.1	見守り施策や地域支えあいの推進など 19.1	子どもが育つ環境づくり 15.9	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援／地域コミュニティの促進 12.2	健康づくりの推進／交通ネットワークの整備 11.0			自然環境の保護 10.6
60歳代	161	高齢者福祉の充実 42.2	災害に強いまちづくり 32.9	防災・地域安全の対策 31.1	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 20.5	子どもが育つ環境づくり 18.6	見守り施策や地域支えあいの推進など 18.0	健康づくりの推進 14.9	障害者福祉の充実／自然環境の保護 11.8	公園・緑地の整備 11.8	
70歳代	188	高齢者福祉の充実 44.1	防災・地域安全の対策 34.6	災害に強いまちづくり 30.9	見守り施策や地域支えあいの推進など 19.1	子どもが育つ環境づくり 16.0	自然環境の保護 14.4	健康づくりの推進 12.2	道路の管理保全 11.7	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 10.6	文化・芸術の推進／交通ネットワークの整備 10.1
80歳以上	129	高齢者福祉の充実 44.2	防災・地域安全の対策 34.9	災害に強いまちづくり 24.8	見守り施策や地域支えあいの推進など 16.3	自然環境の保護 14.0	清掃・資源リサイクルの推進 13.2	道路の管理保全 12.4	健康づくりの推進 11.6	虐待のないまち・子ども・子育てで家庭への支援 10.9	若者が力を発揮する地域づくり 9.3

図 2-157 区が積極的に取り組むべき事業(性・年齢別)

出典: 世田谷区民意識調査 2019

2) 大田区

表 2-37 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
大田区政に関する世論調査	実感する課題等	平成 30 年	

(A) 生活環境の満足度

住んでいるまちの生活環境について聞いたところ、「満足している」と「ほぼ満足している」を合わせた『満足している（計）』は「買い物の便」（75.2%）、「医者や病院の便」（73.0%）、「通勤・通学の便」（72.8%）の3項目で7割台と高くなっている。一方、「少し不満である」と「不満である」を合わせた『不満である（計）』は「災害時の安全性」（40.0%）で4割と最も高く、次いで「バリアフリー」（36.3%）などの順になっている。

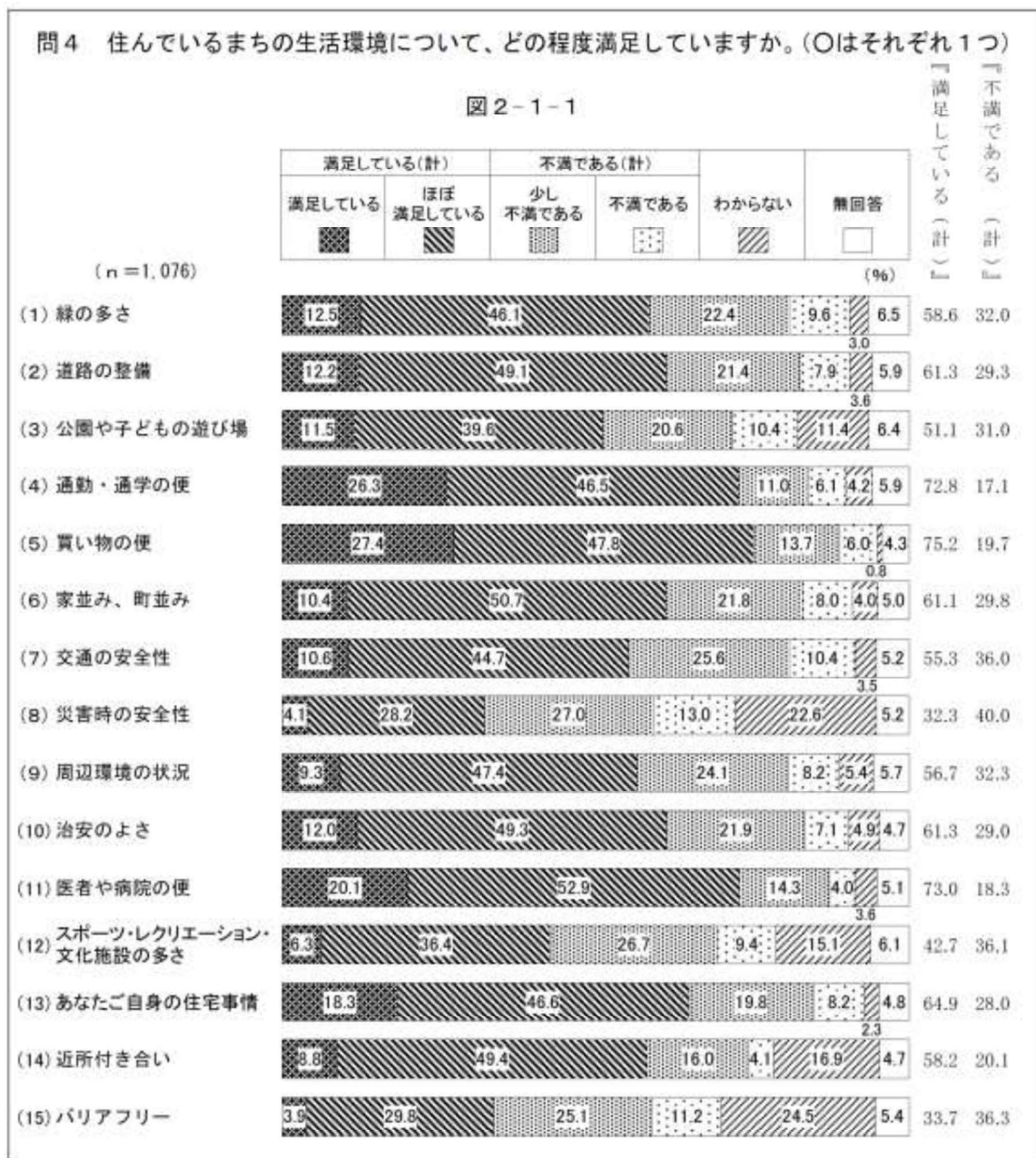


図 2-158 生活環境の満足度

出典：平成 30 年「大田区政に関する世論調査」

15 項目にわたる生活環境の満足度の比較をしやすくするため、それぞれの回答を点数化し、下記の計算式で各項目の評価点を求めた。なお、「わからない」は計算から除外した。

$$\text{評価点} = \frac{\text{「満足している」} \times 2 + \text{「ほぼ満足している」} \times 1 + \text{「少し不満である」} \times (-1) + \text{「不満である」} \times (-2)}{\text{回答者数}}$$

15 項目の生活環境の満足度を評価点でみると、評価が高いのは「通勤・通学の便」(0.84)、
「買い物の便」(0.81)、「医者や病院の便」(0.77)の順となっている。一方、評価が低い
のは「災害時の安全性」(-0.23)、「バリアフリー」(-0.14)、「スポーツ・レクリエーシ
ョン・文化施設の多さ」(0.05)になっている。

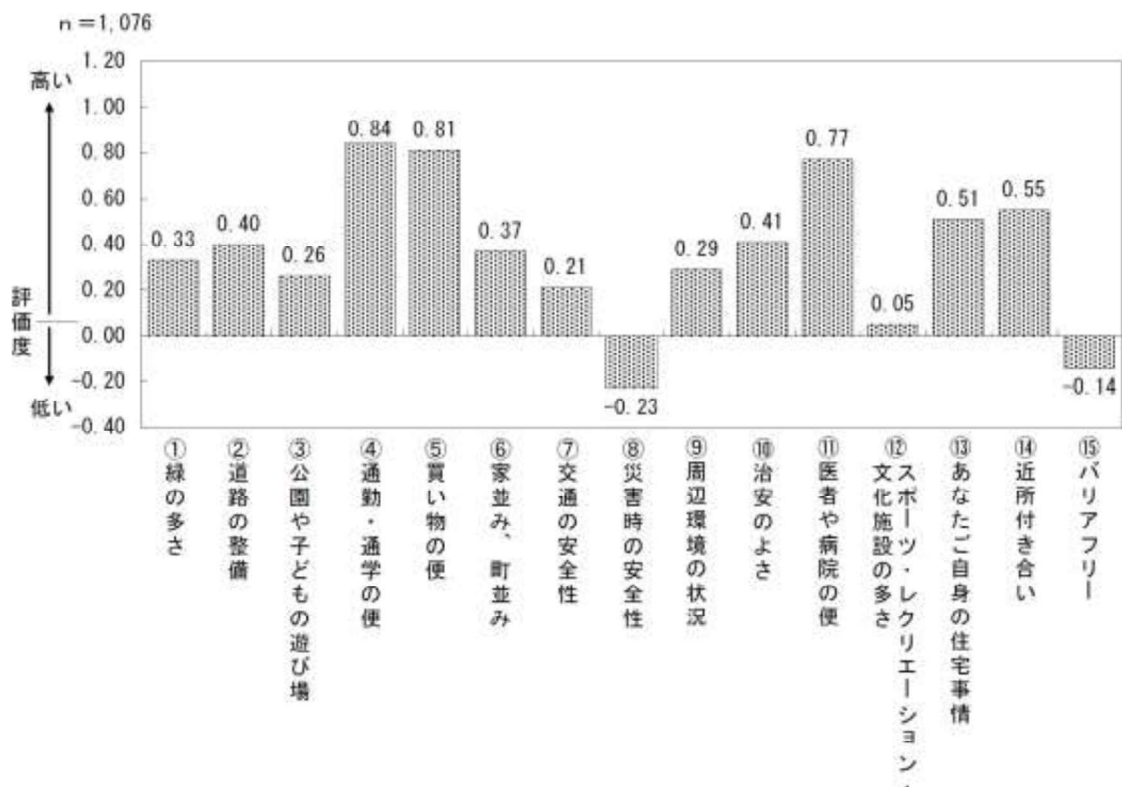


図 2-159 生活環境の満足度(評価点)

出典:平成 30 年「大田区政に関する世論調査」

以下、生活環境の満足度の評価点を地域別でみる。地域ごとに、全体と比べて評価の高いベスト3の項目と、評価の低いワースト3の項目を表に掲げた。

【大森地域】

全体と比較すると、「医者や病院の便」が0.16ポイント、「スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ」が0.14ポイント上回っている。

前回調査と比較すると、ベスト3では、前回と同様に「医者や病院の便」が1位、「スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ」が2位となっている。また、前回同点の3位であった「治安のよさ」と「あなたご自身の住宅事情」に代わって、「家並み、町並み」と「近所付き合い」が今回同点の3位となっている。

一方、ワースト3では、前回同点の3位であった「道路の整備」が今回1位となり、同じく前回同点の3位であった「バリアフリー」が今回同点の2位となっている。また、前回3位以内に入っていなかった「周辺環境の状況」が今回同点の2位となっている。

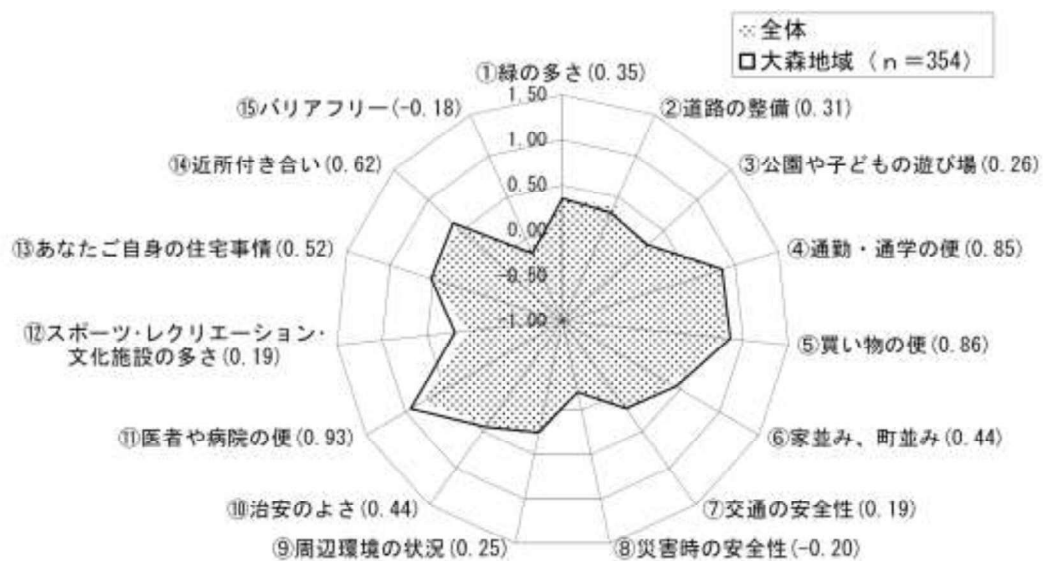


図 2-160 生活環境の満足度－【大森地域】(全体との評価点の比較)

出典:平成30年「大田区政に関する世論調査」

表 2-38 生活環境の満足度－【大森地域】(全体との評価点の差ベスト3・ワースト3)

全体との差	1位	2位	3位
ベスト3	⑪医者や病院の便 0.16	⑫スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ 0.14	⑥家並み、町並み / ⑭近所付き合い 0.07
ワースト3	②道路の整備 -0.09	⑨周辺環境の状況 / ⑮バリアフリー	-0.04

出典:平成30年「大田区政に関する世論調査」

【調布地域】

全体と比較すると、「治安のよさ」が 0.45 ポイント、「周辺環境の状況」が 0.44 ポイント、「災害時の安全性」が 0.42 ポイント上回っている。

前回調査と比較すると、ベスト 3 では、前回 2 位であった「治安のよさ」が今回 1 位となっている。また、前回 3 位以内に入っていなかった「周辺環境の状況」が今回 2 位となり、前回 3 位であった「災害時の安全性」が今回も 3 位となっている。

一方、ワースト 3 では、前回と同様に「スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ」が 1 位、「買い物の便」が 2 位となっている。また、前回 3 位であった「通勤・通学の便」に代わって、「医者や病院の便」が今回 3 位となっている。

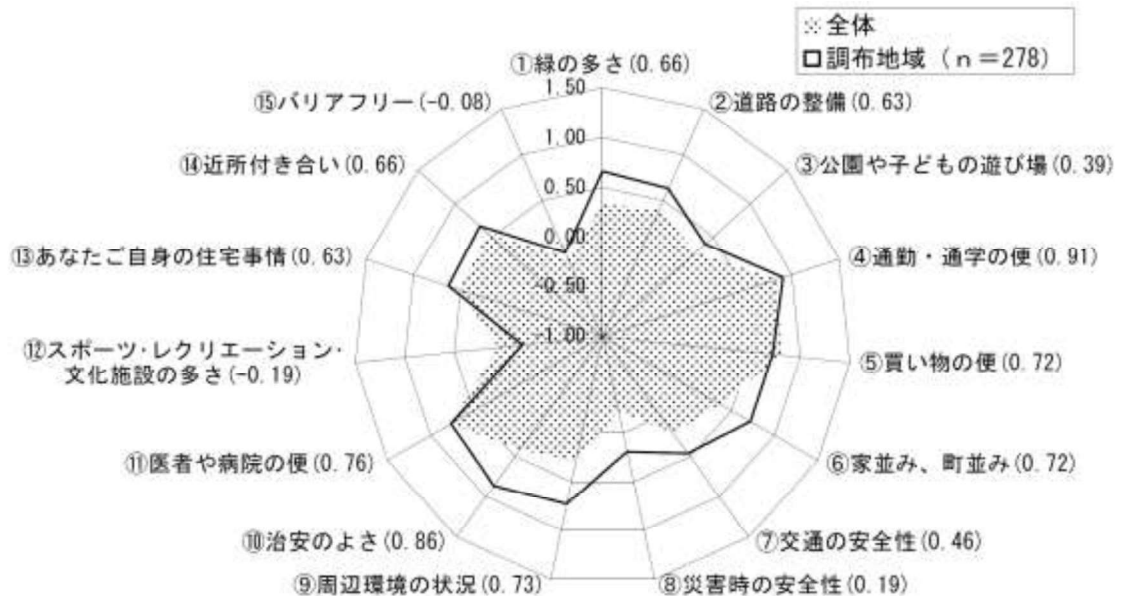


図 2-161 生活環境の満足度－【調布地域】(全体との評価点の比較)

出典：平成 30 年「大田区政に関する世論調査」

表 2-39 生活環境の満足度－【調布地域】(全体との評価点の差ベスト 3・ワースト 3)

全体との差	1 位	2 位	3 位
ベスト 3	⑩ 治安のよさ 0.45	⑨ 周辺環境の状況 0.44	⑧ 災害時の安全性 0.42
ワースト 3	⑫ スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ -0.24	⑤ 買い物の便 -0.09	⑪ 医者や病院の便 -0.01

出典：平成 30 年「大田区政に関する世論調査」

【蒲田地域】

全体と比較すると、「買い物の便」が 0.15 ポイント、「通勤・通学の便」が 0.06 ポイント、「スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ」が 0.05 ポイント上回っている。前回調査と比較すると、ベスト 3 では、前回と同様に「買い物の便」が 1 位、「通勤・通学の便」が 2 位となっている。また、前回 3 位であった「バリアフリー」に代わって、「スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ」が今回 3 位となっている。

一方、ワースト 3 では、前回 3 位以内に入っていなかった「災害時の安全性」が今回 1 位となっている。また、前回 1 位であった「治安のよさ」が今回 2 位となり、前回 2 位であった「緑の多さ」が今回 3 位となっている。

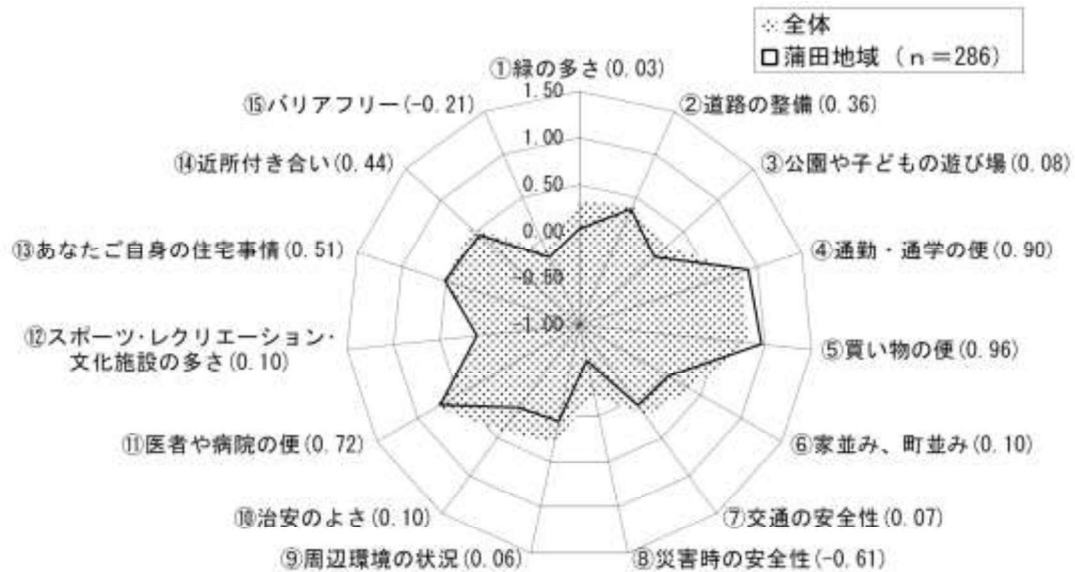


図 2-162 生活環境の満足度－【蒲田地域】（全体との評価点の比較）

出典：平成 30 年「大田区政に関する世論調査」

表 2-40 生活環境の満足度－【蒲田地域】（全体との評価点の差ベスト 3・ワースト 3）

全体との差	1 位	2 位	3 位
ベスト 3	⑤ 買い物の便 0.15	④ 通勤・通学の便 0.06	⑫ スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ 0.05
ワースト 3	⑧ 災害時の安全性 -0.38	⑩ 治安のよさ -0.31	① 緑の多さ -0.30

出典：平成 30 年「大田区政に関する世論調査」

【糺谷・羽田地域】

全体と比較すると、「公園や子どもの遊び場」が 0.16 ポイント、「バリアフリー」が 0.14 ポイント、「スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ」が 0.11 ポイント上回っている。

前回調査と比較すると、ベスト 3 では、前回 3 位以内に入っていなかった「公園や子どもの遊び場」が今回 1 位となっている。また、前回 3 位であった「バリアフリー」が今回 2 位となり、前回 2 位であった「スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ」が今回 3 位となっている。

一方、ワースト 3 では、前回 3 位以内に入っていなかった「周辺環境の状況」が今回 1 位となっている。また、前回 3 位であった「治安のよさ」が今回 2 位となり、前回 3 位以内に入っていなかった「家並み、町並み」と前回同点の 1 位であった「あなたご自身の住宅事情」が今回同点の 3 位となっている。

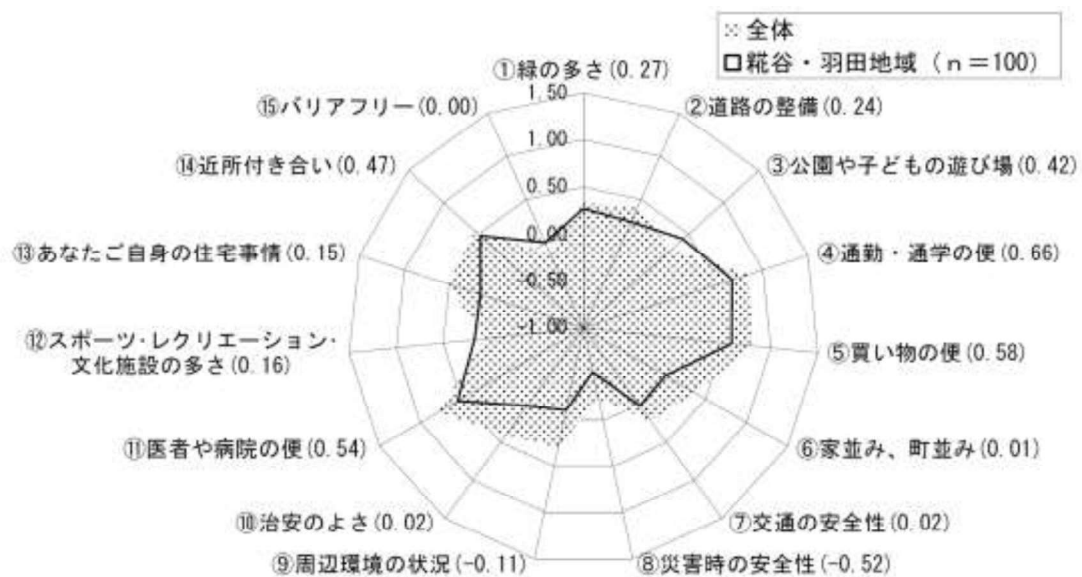


図 2-163 生活環境の満足度—【糺谷・羽田地域】(全体との評価点の比較)

出典:平成 30 年「大田区政に関する世論調査」

表 2-41 生活環境の満足度—【糺谷・羽田地域】(全体との評価点の差ベスト 3・ワースト 3)

全体との差	1 位	2 位	3 位
ベスト 3	③公園や子どもの遊び場 0.16	⑮バリアフリー 0.14	⑫スポーツ・レクリエーション・文化施設の多さ 0.11
ワースト 3	⑨周辺環境の状況 -0.40	⑩治安のよさ -0.39	⑥家並み、町並み／⑬あなたご自身の住宅事情 -0.36

出典:平成 30 年「大田区政に関する世論調査」

(B) 住んでいるまちの暮らしやすさ

現在住んでいるまちの暮らしやすさについて聞いたところ、「暮らしやすいと感じている」(66.4%)が6割半ばで最も高く、これに「とても暮らしやすいと感じている」(10.0%)を合わせた『暮らしやすいと感じている(計)』(76.4%)は7割半ばとなっている。一方、「あまり暮らしやすいと感じない」(7.3%)と「暮らしにくいと感じている」(2.1%)を合わせた『暮らしにくいと感じている(計)』(9.4%)は約1割となっている。

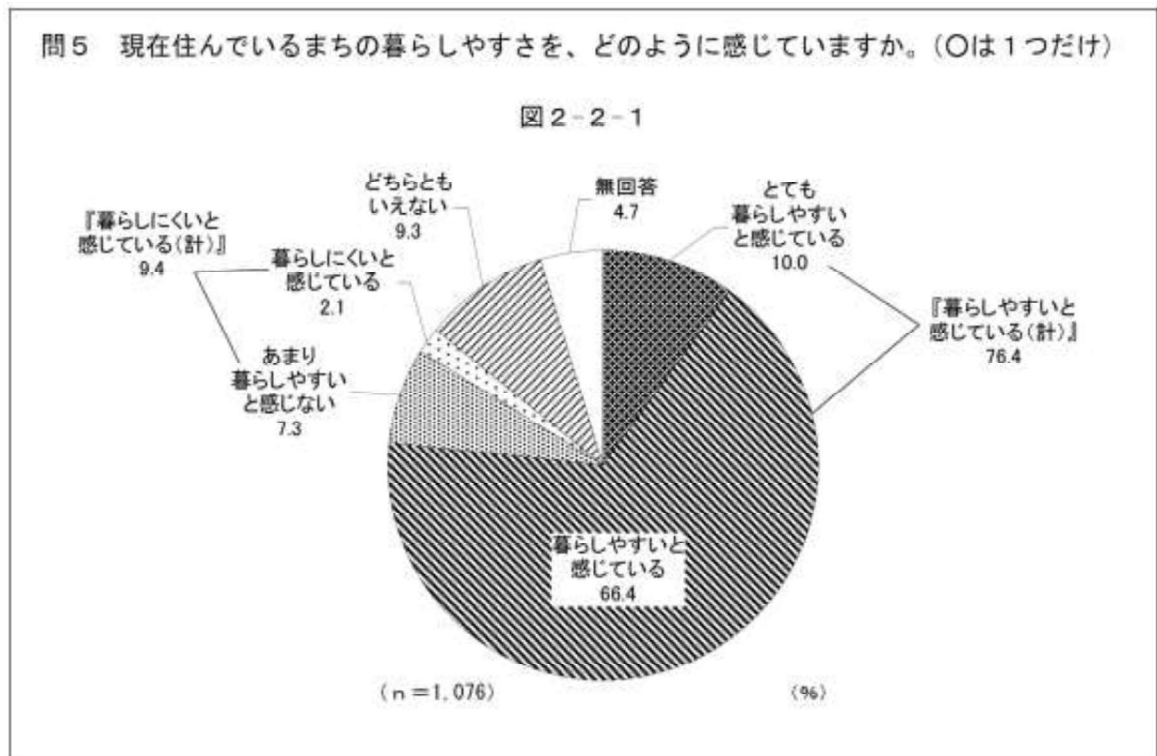


図 2-164 住んでいるまちの暮らしやすさ

出典:平成30年「大田区政に関する世論調査」

性別でみると、『暮らしやすいと感じている（計）』は女性（78.6%）が男性（74.9%）より3.7ポイント高くなっている。

性／年代別でみると、『暮らしやすいと感じている（計）』は女性10・20代（87.5%）で9割近くと高くなっている。

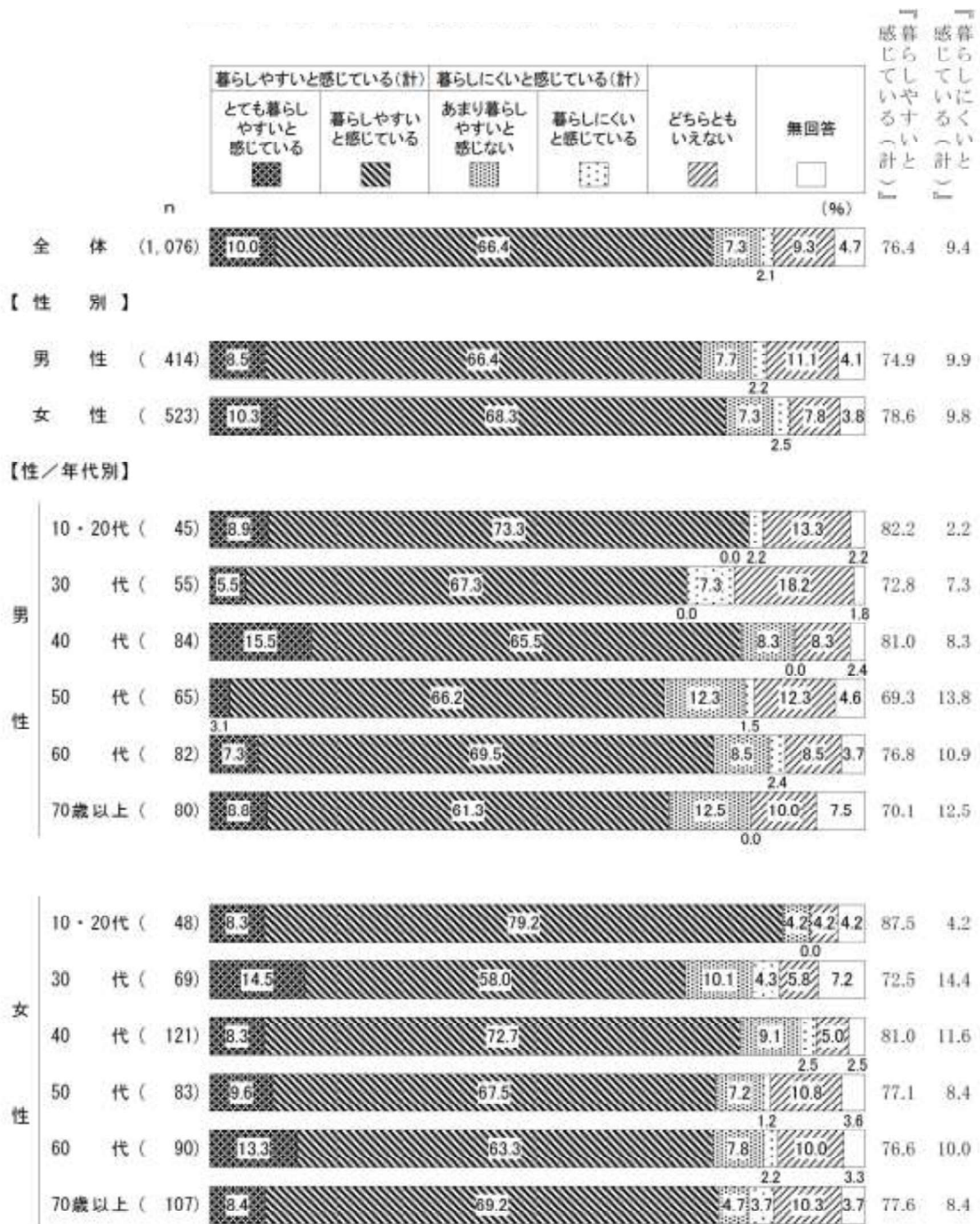


図 2-165 住んでいるまちの暮らしやすさ-性/年代別

出典：平成30年「大田区政に関する世論調査」

地域別でみると、『暮らしやすいと感じている（計）』は調布地域（82.7%）で8割を超えて高くなっている。

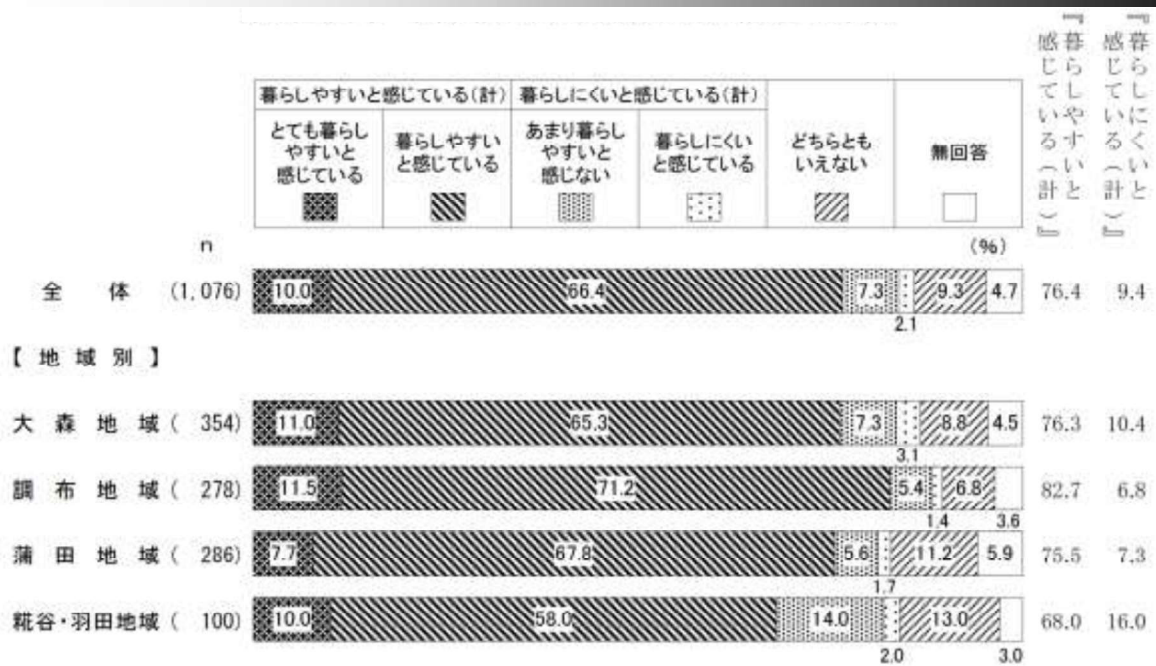


図 2-166 住んでいるまちの暮らしやすさ-地域別

出典:平成 30 年「大田区政に関する世論調査」

3) 川崎市

表 2-42 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
かわさき市民アンケート報告書	実感する課題等	令和元(2019)年度	

(A) 市政の仕事でよくやっていると思うこと

問. 川崎市の市政について総合的にうかがいます。あなたは、川崎市が行っている施策や事業の中で、よくやっていると思われるものはどれですか。(複数回答)

「日常のごみ収集やリサイクル」(58.0%)が最も高く、次いで「健康診断、がん検診、健康相談など、健康づくりのための施策」(48.2%)、「水道水の安定供給」(39.6%)、「バスなどの交通網の整備」(38.1%)、「文化的な催しや文化施設の整備」(34.0%)の順であった。

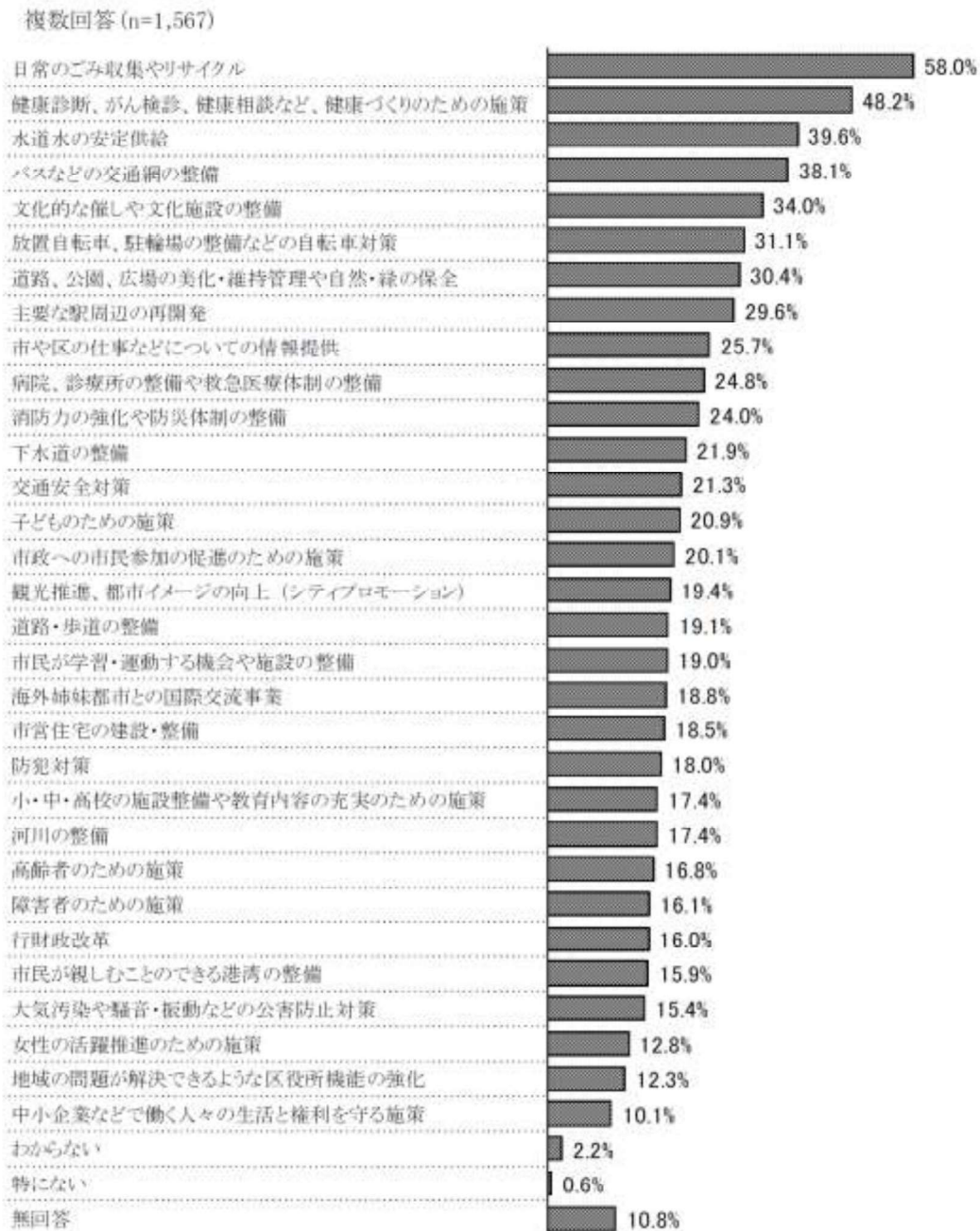


図 2-167 市政の仕事でよくやっていると思うこと

出典: 令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

上位3項目について、10年前(平成21年度)、5年前(平成26年度)からの推移を、10年前→5年前→今回の順でみると、「日常のごみ収集やリサイクル」はすべて1位で、「水道水の安定供給」は2位→2位→3位となった一方、「健康診断、がん検診、健康相談など、健康づくりのための施策」については9位→3位→2位と、10年前に比べて大きく上がった。

	令和元年度 (n=1,567)	平成26年度 (n=1,345)	平成21年度 (n=1,424)
日常のごみ収集やリサイクル	58.0%	56.7%	49.3%
健康診断、がん検診、健康相談など、健康づくりのための施策	48.2%	33.1%	20.8%
水道水の安定供給	39.6%	36.8%	31.8%
バスなどの交通網の整備	38.1%	30.7%	25.4%
文化的な催しや文化施設の整備	34.0%	22.9%	22.2%
放置自転車、駐輪場の整備などの自転車対策	31.1%	26.5%	23.3%
道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全	30.4%	26.5%	22.0%
主要な駅周辺の再開発	29.6%	28.3%	24.5%
市や区の仕事などについての情報提供	25.7%	25.5%	17.9%
病院、診療所の整備や救急医療体制の整備	24.8%	21.0%	12.2%
消防力の強化や防災体制の整備	24.0%	18.4%	16.4%
下水道の整備	21.9%	23.9%	20.4%
交通安全対策	21.3%	17.3%	14.9%
子どものための施策	20.9%	16.1%	10.1%
市政への市民参加の促進のための施策	20.1%	14.8%	10.0%
観光推進、都市イメージの向上(シティプロモーション)	19.4%	14.5%	11.6%
道路・歩道の整備	19.1%	17.5%	14.8%
市民が学習・運動する機会や施設の整備	19.0%	14.3%	12.4%
海外姉妹都市との国際交流事業	18.8%	14.5%	12.9%
市営住宅の建設・整備	18.5%	13.9%	10.1%
防犯対策	18.0%	14.3%	11.9%
小・中・高校の施設整備や教育内容の充実のための施策	17.4%	11.4%	8.7%
河川の整備	17.4%	17.5%	15.7%
高齢者のための施策	16.8%	11.4%	7.4%
障害者のための施策	16.1%	14.2%	6.8%
行財政改革	16.0%	10.8%	8.4%
市民が親しむことのできる港湾の整備	15.9%	10.5%	10.3%
大気汚染や騒音・振動などの公害防止対策	15.4%	13.6%	9.2%
女性の活躍推進のための施策	12.8%	7.1%	6.5%
地域の問題が解決できるような区役所機能の強化	12.3%	9.0%	6.7%
中小企業などで働く人々の生活と権利を守る施策	10.1%	6.5%	4.9%
わからない	2.2%	3.1%	6.8%
特にない	0.6%	1.8%	1.8%
無回答	10.8%	9.7%	11.6%

※「文化的な催しや文化施設の整備」:平成21年度及び26年度では「映画祭、国際会議など文化的な催しや活動」と「美術館、各種ホールなど文化施設の整備」で実施しており、両年の数値は2項目の平均値

※「道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全」:平成21年度及び26年度では「道路、公園、広場の美化・清掃」「公園の整備や維持管理」「自然・緑の保全」で実施しており、両年の数値は3項目の平均値

※「観光推進、都市イメージの向上(シティプロモーション)」:平成21年度及び26年度では「観光推進、シティセールス(都市イメージの向上)」で実施

※「市民が学習・運動する機会や施設の整備」:平成21年度及び26年度では「市民が学習する機会や施設の整備」と「スポーツ・レクリエーションの施設整備」で実施しており、両年の数値は2項目の平均値

※「女性の活躍推進のための施策」:平成21年度及び26年度では「女性の地位向上のための施策」で実施

図 2-168 市政の仕事でよくやっていると思うこと(経年比較)

出典:令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

性／年齢別でみた場合、「日常のごみ収集やリサイクル」は、男女とも 60 歳以上の年代で 6 割を超えた。

	全体	男性						
		計	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70歳以上
ベース:全対象者	(1,567)	(659)	(70)	(92)	(122)	(124)	(123)	(122)
日常のごみ収集やリサイクル	58.0%	58.4%	64.3%	48.9%	52.5%	56.5%	64.2%	66.4%
健康診断、がん検診、健康相談など、健康づくりのための施策	48.2%	46.6%	25.7%	25.0%	60.7%	49.2%	52.0%	54.1%
水道水の安定供給	39.6%	42.9%	55.7%	38.0%	45.1%	34.7%	39.8%	50.0%
バスなどの交通網の整備	38.1%	39.6%	55.7%	42.4%	44.3%	27.4%	42.3%	34.4%
文化的な催しや文化施設の整備	34.0%	34.1%	44.3%	27.2%	37.7%	33.1%	33.3%	33.6%
放置自転車、駐輪場の整備などの自転車対策	31.1%	30.3%	34.3%	28.3%	33.6%	31.5%	29.3%	27.9%
道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全	30.4%	30.5%	37.1%	23.9%	27.9%	26.6%	35.8%	34.4%
主要な駅周辺の再開発	29.6%	29.6%	35.7%	28.3%	36.9%	24.2%	27.6%	28.7%
市や区の仕事などについての情報提供	25.7%	26.9%	37.1%	17.4%	27.9%	22.6%	27.6%	32.0%
病院、診療所の整備や救急医療体制の整備	24.8%	26.6%	40.0%	18.5%	22.1%	23.4%	25.2%	34.4%
消防力の強化や防災体制の整備	24.0%	28.2%	35.7%	21.7%	27.9%	24.2%	28.5%	33.6%
下水道の整備	21.9%	25.9%	28.6%	21.7%	22.1%	24.2%	28.5%	32.0%
交通安全対策	21.3%	20.8%	30.0%	16.3%	11.5%	15.3%	26.8%	28.7%
子どものための施策	20.9%	20.3%	32.9%	25.0%	12.3%	18.5%	21.1%	19.7%
市政への市民参加の促進のための施策	20.1%	22.8%	32.9%	16.3%	22.1%	17.7%	27.6%	23.8%
観光推進、都市イメージの向上(シティプロモーション)	19.4%	19.7%	28.6%	18.5%	17.2%	19.4%	17.1%	22.1%
道路・歩道の整備	19.1%	21.4%	32.9%	17.4%	21.3%	15.3%	22.0%	24.6%
市民が学習・運動する機会や施設の整備	19.0%	20.3%	27.1%	16.3%	20.5%	17.7%	22.8%	20.5%
海外姉妹都市との国際交流事業	18.8%	20.6%	24.3%	18.5%	18.9%	17.7%	23.6%	23.0%
市営住宅の建設・整備	18.5%	21.2%	31.4%	19.6%	18.9%	16.1%	22.0%	24.6%
防犯対策	18.0%	19.9%	31.4%	15.2%	15.6%	17.7%	19.5%	24.6%
小・中・高校の施設整備や教育内容の充実のための施策	17.4%	20.6%	28.6%	19.6%	18.0%	21.0%	19.5%	21.3%
河川の整備	17.4%	20.3%	22.9%	17.4%	24.6%	16.1%	20.3%	22.1%
高齢者のための施策	16.8%	17.8%	38.6%	17.4%	16.4%	15.3%	10.6%	18.0%
障害者のための施策	16.1%	17.1%	31.4%	16.3%	15.6%	17.7%	10.6%	18.0%
行財政改革	16.0%	19.4%	31.4%	13.0%	19.7%	16.9%	18.7%	21.3%
市民が親しむことのできる港湾の整備	15.9%	18.1%	25.7%	15.2%	17.2%	16.1%	19.5%	18.0%
大気汚染や騒音・振動などの公害防止対策	15.4%	19.7%	24.3%	13.0%	14.8%	12.9%	26.0%	28.7%
女性の活躍推進のための施策	12.8%	15.0%	22.9%	17.4%	9.8%	9.7%	22.0%	13.1%
地域の問題が解決できるような区役所機能の強化	12.3%	14.1%	25.7%	9.8%	15.6%	11.3%	13.8%	13.1%
中小企業などで働く人々の生活と権利を守る施策	10.1%	12.6%	24.3%	10.9%	11.5%	10.5%	13.8%	9.8%
わからない	2.2%	1.7%	4.3%	3.3%	0.8%	2.4%	0.0%	0.8%
特になし	0.6%	0.8%	1.4%	0.0%	1.6%	0.8%	0.0%	0.0%
無回答	10.8%	11.7%	5.7%	14.1%	9.0%	12.1%	8.9%	16.4%

図 2-169 市政の仕事でよくやっていると思うこと(性/年齢別、居住区別) 1/3

出典:令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

	全体	女性						
		計	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70歳以上
ベース: 全対象者	(1,567)	(883)	(106)	(181)	(168)	(175)	(105)	(135)
日暮のごみ収集やリサイクル	58.0%	57.9%	52.8%	55.8%	51.8%	54.9%	62.9%	71.1%
健康診断、がん検診、健康相談など、健康づくりのための施策	48.2%	49.6%	30.2%	35.9%	52.4%	48.0%	70.5%	65.2%
水道水の安定供給	39.6%	36.9%	34.0%	34.8%	30.4%	32.0%	43.8%	51.9%
バスなどの交通網の整備	38.1%	36.7%	36.8%	45.3%	37.5%	31.4%	28.6%	39.3%
文化的な催しや文化施設の整備	34.0%	34.3%	34.0%	33.7%	38.7%	32.6%	35.2%	32.6%
放置自転車、駐輪場の整備などの自転車対策	31.1%	31.5%	31.1%	32.6%	32.1%	28.6%	29.5%	36.3%
道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全	30.4%	30.6%	30.2%	38.7%	24.4%	22.3%	30.5%	40.0%
主要な駅周辺の再開発	29.6%	30.1%	40.6%	36.5%	27.4%	23.4%	26.7%	29.6%
市や区の仕事などについての情報提供	25.7%	25.0%	24.5%	24.3%	19.6%	18.3%	32.4%	36.3%
病院、診療所の整備や救急医療体制の整備	24.8%	23.4%	27.4%	26.0%	24.4%	14.3%	21.0%	30.4%
消防力の強化や防災体制の整備	24.0%	20.7%	19.8%	16.0%	16.7%	16.6%	25.7%	34.8%
下水道の整備	21.9%	18.7%	13.2%	16.6%	15.5%	17.1%	20.0%	31.1%
交通安全対策	21.3%	21.5%	24.5%	21.0%	19.6%	14.3%	23.8%	31.9%
子どものための施策	20.9%	21.4%	27.4%	23.2%	25.0%	15.4%	14.3%	24.4%
市政への市民参加の促進のための施策	20.1%	18.1%	17.0%	16.0%	17.3%	13.7%	21.0%	27.4%
観光推進、都市イメージの向上(シティプロモーション)	19.4%	19.1%	20.8%	17.7%	22.6%	17.1%	14.3%	22.2%
道路・歩道の整備	19.1%	17.2%	18.9%	17.7%	14.9%	13.7%	11.4%	28.9%
市民が学習・運動する機会や施設の整備	19.0%	18.2%	18.9%	19.9%	16.7%	12.0%	16.2%	26.7%
海外姉妹都市や国際交流事業	18.8%	17.4%	11.3%	12.2%	16.1%	19.4%	20.0%	27.4%
市営住宅の建設・整備	18.5%	16.3%	22.6%	11.6%	14.9%	14.9%	18.1%	20.0%
防災対策	18.0%	16.5%	18.9%	14.9%	12.5%	12.0%	22.9%	24.4%
小・中・高校の施設整備や教育内容の充実のための施策	17.4%	14.9%	15.1%	16.6%	16.1%	11.4%	10.5%	20.7%
河川の整備	17.4%	15.3%	17.0%	17.7%	14.3%	10.9%	14.3%	20.0%
高齢者のための施策	16.8%	16.1%	21.7%	15.5%	16.7%	12.6%	12.4%	20.7%
障害者のための施策	16.1%	15.4%	17.9%	14.9%	14.3%	10.3%	15.2%	23.0%
行政改革	16.0%	13.4%	15.1%	13.3%	8.9%	6.9%	16.2%	23.7%
市民が親しむことのできる港湾の整備	15.9%	14.0%	13.2%	13.3%	11.9%	13.1%	13.3%	20.7%
大気汚染や騒音・振動などの公害防止対策	15.4%	12.2%	15.1%	11.6%	10.1%	9.7%	10.5%	19.3%
女性の活躍推進のための施策	12.8%	11.1%	13.2%	9.4%	10.1%	9.1%	9.5%	17.8%
地域の問題が解決できるように区役所機能の強化	12.3%	10.9%	15.1%	10.5%	9.5%	8.0%	9.5%	14.1%
中小企業などで働く人々の生活と権利を守る施策	10.1%	8.4%	11.3%	7.2%	6.0%	6.3%	9.5%	12.6%
わからない	2.2%	2.6%	1.9%	2.8%	3.6%	2.9%	2.9%	1.5%
特にはない	0.6%	0.5%	1.9%	0.0%	0.6%	0.6%	0.0%	0.0%
無回答	10.8%	10.0%	10.4%	10.5%	8.3%	10.3%	9.5%	9.6%

図 2-170 市政の仕事でよくやっていると思うこと(性/年齢別、居住区別) 2/3

出典: 令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

	全体	居住区						
		川崎区	幸区	中原区	高津区	宮前区	多摩区	麻生区
ベース: 全対象者	(1,567)	(246)	(171)	(263)	(223)	(240)	(217)	(197)
日常のごみ収集やリサイクル	58.0%	57.3%	57.3%	57.0%	55.6%	60.8%	59.4%	59.4%
健康診断、がん検診、健康相談など、健康づくりのための施策	48.2%	51.6%	55.0%	45.2%	45.3%	46.7%	48.4%	47.7%
水道水の安定供給	39.6%	45.5%	37.4%	39.5%	38.1%	35.4%	41.9%	37.6%
バスなどの交通網の整備	38.1%	53.7%	43.3%	31.9%	42.2%	35.8%	30.4%	28.4%
文化的な催しや文化施設の整備	34.0%	39.8%	40.4%	33.5%	30.0%	23.8%	34.1%	38.1%
放置自転車、駐輪場の整備などの自転車対策	31.1%	36.2%	32.2%	33.1%	34.1%	24.6%	31.8%	25.4%
道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全	30.4%	24.8%	29.2%	31.9%	28.7%	32.5%	31.3%	35.0%
主要な駅周辺の再開発	29.6%	41.5%	42.7%	34.2%	27.8%	22.5%	20.7%	18.8%
市や区の仕事などについての情報提供	25.7%	28.0%	28.1%	24.7%	27.4%	25.4%	22.1%	23.4%
病院、診療所の整備や救急医療体制の整備	24.8%	31.3%	31.6%	22.1%	24.2%	21.3%	21.7%	23.9%
消防力の強化や防災体制の整備	24.0%	26.8%	28.7%	20.9%	23.3%	22.1%	24.9%	21.8%
下水道の整備	21.9%	27.2%	24.0%	16.0%	21.1%	21.3%	22.6%	23.4%
交通安全対策	21.3%	25.2%	21.1%	24.3%	17.9%	22.5%	19.8%	17.3%
子どものための施策	20.9%	22.4%	20.5%	18.3%	21.5%	22.5%	18.9%	23.4%
市政への市民参加の促進のための施策	20.1%	25.2%	25.1%	17.9%	18.8%	17.9%	19.4%	17.8%
観光推進、都市イメージの向上(シティプロモーション)	19.4%	25.6%	23.4%	17.9%	17.5%	15.0%	18.0%	18.8%
道路・歩道の整備	19.1%	23.6%	21.6%	19.4%	16.6%	17.9%	18.4%	17.3%
市民が学習・運動する機会や施設の整備	19.0%	24.0%	21.1%	18.3%	16.6%	15.4%	19.4%	17.8%
海外姉妹都市との国際交流事業	18.8%	24.0%	21.1%	20.2%	17.9%	15.0%	18.9%	13.7%
市営住宅の建設・整備	18.5%	21.1%	19.9%	18.6%	17.5%	18.3%	19.8%	14.7%
防犯対策	18.0%	19.9%	21.6%	15.6%	14.3%	19.6%	18.9%	16.8%
小・中・高校の施設整備や教育内容の充実のための施策	17.4%	20.7%	21.1%	16.3%	17.0%	16.3%	16.6%	14.7%
河川の整備	17.4%	16.7%	18.7%	16.0%	17.5%	17.1%	22.1%	14.7%
高齢者のための施策	16.8%	17.5%	22.2%	11.4%	17.0%	19.2%	15.2%	16.8%
障害者のための施策	16.1%	19.5%	20.5%	12.5%	16.6%	16.7%	14.7%	13.2%
行財政改革	16.0%	18.7%	19.3%	16.3%	15.7%	14.2%	16.1%	11.2%
市民が親しむことのできる港湾の整備	15.9%	23.2%	17.5%	11.0%	13.0%	13.3%	17.1%	16.8%
大気汚染や騒音・振動などの公害防止対策	15.4%	14.2%	18.1%	14.4%	17.0%	13.8%	18.4%	13.2%
女性の活躍推進のための施策	12.8%	12.6%	12.9%	11.4%	15.7%	9.2%	16.1%	12.2%
地域の問題が解決できるような区役所機能の強化	12.3%	12.2%	13.5%	13.3%	14.3%	9.6%	11.1%	12.7%
中小企業などで働く人々の生活と権利を守る施策	10.1%	13.0%	8.2%	10.6%	9.0%	10.0%	12.4%	6.6%
わからない	2.2%	0.4%	4.7%	1.9%	1.3%	3.8%	2.8%	1.5%
答にない	0.6%	0.0%	0.6%	1.1%	0.9%	1.3%	0.0%	0.0%
無回答	10.8%	10.2%	7.0%	11.8%	12.6%	8.8%	9.7%	14.7%

図 2-171 市政の仕事でよくやっていると思うこと(性/年齢別、居住区別) 3/3

出典: 令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

(B) 市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと

問. 川崎市の市政について総合的にうかがいます。あなたは、川崎市が行っている施策や事業の中で、今後特に力を入れてほしいとお考えのものはどれですか。(複数回答)

「防犯対策」(52.6%)が最も高く、次いで「道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全」(44.4%)、「河川の整備」(44.1%)、「病院、診療所の整備や救急医療体制の整備」(43.8%)、「高齢者のための施策」(43.3%)の順であった。

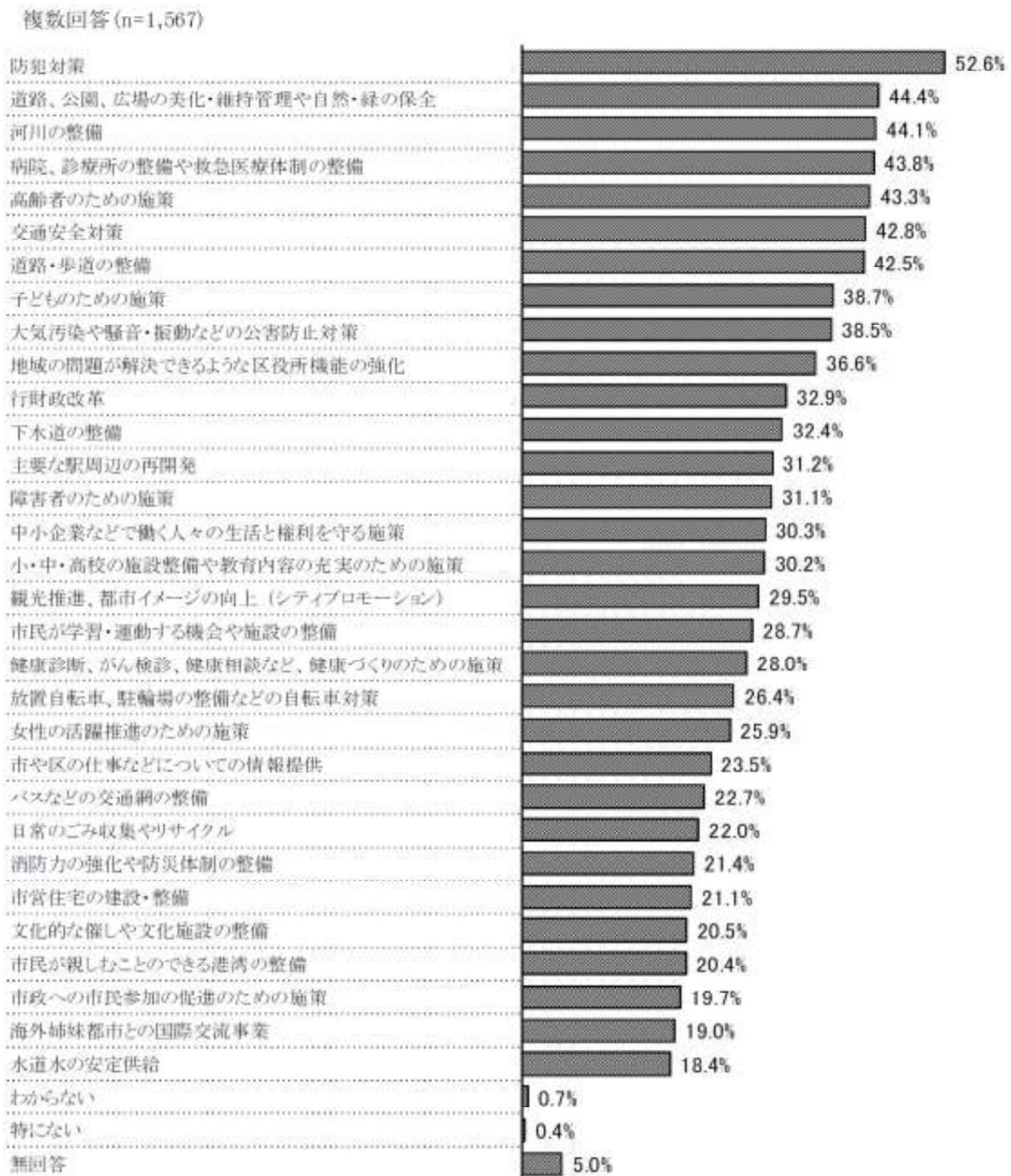


図 2-172 市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと

出典: 令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

上位3項目について、10年前(平成21年度)、5年前(平成26年度)からの推移を、10年前→5年前→今回の順でみると、「防犯対策」は2位→2位→1位、「道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全」については、10年前と5年前は3つの項目に分かれていたが、3項目のいずれも上位3項目以内に入っていなかったが、今回は順位を上げ3位となった。「河川の整備」については28位→27位→3位と、10年前や5年前に比べて大きく上がった。

	令和元年度 (n=1,567)	平成26年度 (n=1,345)	平成21年度 (n=1,424)
防犯対策	52.6%	52.6%	46.6%
道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全	44.4%	37.0%	32.6%
河川の整備	44.1%	19.3%	15.0%
病院、診療所の整備や救急医療体制の整備	43.8%	42.8%	49.8%
高齢者のための施策	43.3%	52.9%	44.3%
交通安全対策	42.8%	41.3%	33.0%
道路・歩道の整備	42.5%	38.5%	31.7%
子どものための施策	38.7%	44.8%	35.3%
大気汚染や騒音・振動などの公害防止対策	38.5%	38.4%	36.2%
地域の問題が解決できるような区役所機能の強化	36.6%	36.4%	29.8%
行財政改革	32.9%	35.5%	30.0%
下水道の整備	32.4%	17.2%	11.7%
主要な駅周辺の再開発	31.2%	26.1%	23.6%
障害者のための施策	31.1%	28.7%	29.6%
中小企業などで働く人々の生活と権利を守る施策	30.3%	30.5%	24.2%
小・中・高校の施設整備や教育内容の充実のための施策	30.2%	30.3%	24.9%
観光推進、都市イメージの向上(シティプロモーション)	29.5%	22.2%	17.3%
市民が学習・運動する機会や施設の整備	28.7%	22.7%	19.0%
健康診断、がん検診、健康相談など、健康づくりのための施策	28.0%	34.2%	34.6%
放置自転車、駐輪場の整備などの自転車対策	26.4%	31.7%	34.2%
女性の活躍推進のための施策	25.9%	26.2%	16.4%
市や区の仕事などについての情報提供	23.5%	23.9%	23.6%
バスなどの交通網の整備	22.7%	22.8%	21.0%
日常のごみ収集やリサイクル	22.0%	26.2%	21.6%
消防力の強化や防災体制の整備	21.4%	19.1%	14.8%
市営住宅の建設・整備	21.1%	18.8%	17.4%
文化的な催しや文化施設の整備	20.5%	17.8%	12.2%
市民が親しむことのできる港湾の整備	20.4%	16.9%	12.9%
市政への市民参加の促進のための施策	19.7%	19.3%	17.4%
海外姉妹都市との国際交流事業	19.0%	14.1%	9.3%
水道水の安定供給	18.4%	15.5%	11.8%
わからない	0.7%	0.4%	2.7%
特にない	0.4%	0.9%	0.7%
無回答	5.0%	3.6%	5.3%

※「文化的な催しや文化施設の整備」：平成21年度及び26年度では「映画祭、国際会議など文化的な催しや活動」と「美術館、各種ホールなど文化施設の整備」で実施しており、両年の数値は2項目の平均値

※「道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全」：平成21年度及び26年度では「道路、公園、広場の美化・清掃」「公園の整備や維持管理」「自然や緑の保全」で実施しており、両年の数値は3項目の平均値

※「観光推進、都市イメージの向上(シティプロモーション)」：平成21年度及び平成26年度では「観光推進、シティセールス都市イメージの向上」で実施

※「市民が学習・運動する機会や施設の整備」：平成21年度及び26年度では「市民が学習する機会や施設の整備」と「スポーツ・レクリエーションの施設整備」で実施しており、両年の数値は2項目の平均値

※「女性の活躍推進のための施策」：平成21年度及び26年度では「女性の地位向上のための施策」で実施

図 2-173 市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと(経年比較)

出典：令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

性／年齢別で見た場合、「防犯対策」は、女性の60歳代以下で5割を超えた。

	全体	男性						
		計	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70歳以上
ベース:全対象者	(1,567)	(659)	(70)	(92)	(122)	(124)	(123)	(122)
防犯対策	52.6%	50.7%	44.3%	52.2%	54.1%	50.8%	56.1%	43.4%
道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全	44.4%	46.4%	41.4%	53.3%	55.7%	42.7%	47.2%	36.9%
河川の整備	44.1%	45.4%	41.4%	47.8%	49.2%	43.5%	48.8%	39.3%
病院、診療所の整備や救急医療体制の整備	43.8%	42.8%	30.0%	40.2%	46.7%	40.3%	50.4%	42.6%
高齢者のための施策	43.3%	42.3%	21.4%	23.9%	33.6%	42.7%	58.5%	59.0%
交通安全対策	42.8%	45.8%	41.4%	48.9%	54.9%	44.4%	43.9%	40.2%
道路・歩道の整備	42.5%	45.2%	28.6%	39.1%	49.2%	44.4%	51.2%	49.2%
子どものための施策	38.7%	38.2%	31.4%	42.4%	49.2%	32.3%	33.3%	38.5%
大気汚染や騒音・振動などの公害防止対策	38.5%	37.2%	35.7%	39.1%	41.8%	34.7%	39.0%	31.1%
地域の問題が解決できるような区役所機能の強化	36.6%	37.0%	24.3%	33.7%	34.4%	33.1%	41.5%	48.4%
行財政改革	32.9%	34.1%	20.0%	35.9%	35.1%	29.8%	35.6%	40.2%
下水道の整備	32.4%	32.9%	35.7%	31.5%	37.7%	27.4%	35.0%	29.5%
主要な駅周辺の再開発	31.2%	33.8%	35.7%	37.0%	37.7%	29.0%	35.8%	28.7%
障害者のための施策	31.1%	31.9%	20.0%	21.7%	28.7%	23.4%	46.8%	41.8%
中小企業などで働く人々の生活と権利を守る施策	30.3%	30.5%	27.1%	22.8%	28.7%	25.8%	35.8%	39.3%
小・中・高校の施設整備や教育内容の充実のための施策	30.2%	28.4%	30.0%	27.2%	32.8%	22.6%	28.5%	28.7%
観光推進、都市イメージの向上(シティプロモーション)	29.5%	31.7%	31.4%	28.3%	34.4%	27.4%	35.8%	32.0%
市民が学習・運動する機会や施設の整備	28.7%	27.5%	24.3%	20.7%	25.4%	21.8%	28.5%	40.2%
健康診断、がん検診、健康相談など、健康づくりのための施策	28.0%	27.5%	31.4%	34.8%	24.6%	23.4%	26.0%	27.9%
放置自転車、駐輪場の整備などの自転車対策	26.4%	29.9%	27.1%	26.1%	31.1%	24.2%	33.3%	34.4%
女性の活躍推進のための施策	25.9%	24.1%	24.3%	17.4%	26.2%	21.8%	18.7%	33.6%
市や区の仕事などについての情報提供	23.5%	24.7%	20.0%	22.8%	23.8%	19.4%	30.1%	28.7%
バスなどの交通網の整備	22.7%	20.8%	15.7%	15.2%	21.3%	24.2%	17.9%	26.2%
日常のごみ収集やリサイクル	22.0%	22.6%	12.9%	19.6%	28.7%	23.4%	22.8%	22.1%
消防力の強化や防災体制の整備	21.4%	22.9%	14.3%	15.2%	22.1%	25.8%	26.0%	27.9%
市営住宅の建設・整備	21.1%	20.8%	21.4%	15.2%	19.7%	18.5%	27.6%	20.5%
文化的な催しや文化施設の整備	20.5%	20.3%	14.3%	21.7%	18.9%	16.9%	21.1%	25.4%
市民が楽しむことのできる港湾の整備	20.4%	22.8%	21.4%	18.5%	23.0%	16.9%	23.6%	31.1%
市政への市民参加の促進のための施策	19.7%	21.4%	17.1%	19.6%	22.1%	18.5%	21.1%	26.2%
海外姉妹都市との国際交流事業	19.0%	19.3%	24.3%	16.3%	18.0%	12.9%	21.1%	23.8%
水道水の安定供給	18.4%	17.9%	14.3%	8.7%	21.3%	19.4%	20.3%	18.9%
わからない	0.7%	0.5%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%
特にない	0.4%	0.6%	1.4%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	1.6%
無回答	5.0%	5.5%	5.7%	3.3%	2.5%	8.1%	2.4%	9.8%

図 2-174 市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと(性/年齢別、居住区別) 1/3

出典:令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

	全体	女性						
		計	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70歳以上
ベース:全対象者	(1,567)	(883)	(106)	(181)	(168)	(175)	(105)	(135)
防犯対策	52.6%	54.1%	50.0%	60.2%	62.5%	53.1%	51.4%	43.0%
道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全	44.4%	42.2%	38.7%	40.3%	45.2%	44.6%	42.9%	40.0%
河川の整備	44.1%	43.0%	37.7%	43.1%	50.0%	42.9%	43.8%	40.7%
病院、診療所の整備や救急医療体制の整備	43.8%	44.4%	36.8%	40.9%	48.8%	44.0%	53.3%	45.2%
高齢者のための施策	43.3%	43.8%	33.0%	31.5%	39.3%	47.4%	61.9%	58.5%
交通安全対策	42.8%	40.5%	42.5%	45.9%	46.4%	38.9%	35.2%	31.1%
道路・歩道の整備	42.5%	40.8%	31.1%	43.1%	42.9%	38.3%	43.8%	43.0%
子どものための施策	38.7%	38.8%	39.6%	59.1%	43.5%	25.7%	35.2%	26.7%
大気汚染や騒音・振動などの公害防止対策	38.5%	39.5%	38.7%	39.8%	45.8%	31.4%	42.9%	40.7%
地域の課題が解決できるような区役所機能の強化	36.6%	36.2%	31.1%	35.4%	35.7%	36.0%	40.0%	41.5%
行財政改革	32.9%	31.9%	37.7%	32.0%	33.3%	30.9%	29.5%	31.1%
下水道の整備	32.4%	31.9%	37.7%	31.5%	36.3%	26.3%	29.5%	34.1%
主要な駅周辺の再開発	31.2%	28.9%	29.2%	33.1%	27.4%	28.6%	29.5%	25.9%
障害者のための施策	31.1%	29.9%	30.2%	25.4%	26.2%	25.1%	45.7%	37.0%
中小企業などで働く人々の生活と権利を守る施策	30.3%	29.9%	31.1%	30.4%	28.6%	24.0%	34.3%	36.3%
小・中・高校の施設整備や教育内容の充実のための施策	30.2%	31.6%	30.2%	39.2%	41.7%	22.3%	27.6%	26.7%
観光推進、都市イメージの向上(シティプロモーション)	29.5%	27.9%	32.1%	33.7%	28.6%	22.9%	27.6%	24.4%
市民が学習・運動する機会や施設の整備	28.7%	29.2%	27.4%	28.2%	28.0%	27.4%	36.2%	31.9%
健康診断、がん検診、健康相談など、健康づくりのための施策	28.0%	28.5%	40.6%	47.0%	23.2%	23.4%	20.0%	14.8%
放置自転車、駐輪場の整備などの自転車対策	26.4%	23.9%	24.5%	23.8%	22.6%	19.4%	31.4%	25.9%
女性の活躍推進のための施策	25.9%	27.0%	34.9%	32.0%	26.2%	20.0%	28.6%	24.4%
市や区の仕事などについての情報提供	23.5%	22.4%	29.2%	22.7%	24.4%	23.4%	21.9%	14.8%
バスなどの交通網の整備	22.7%	24.2%	26.4%	20.4%	17.9%	24.6%	28.6%	32.6%
日常のごみ収集やリサイクル	22.0%	21.2%	22.6%	20.4%	28.6%	18.9%	20.0%	17.0%
消防力の強化や防災体制の整備	21.4%	20.3%	18.9%	23.2%	23.8%	16.6%	20.0%	19.3%
市営住宅の建設・整備	21.1%	20.8%	20.8%	22.1%	20.2%	14.9%	21.0%	29.6%
文化的な催しや文化施設の整備	20.5%	20.4%	18.9%	25.4%	15.5%	13.7%	28.6%	24.4%
市民が親しむことのできる港湾の整備	20.4%	18.8%	23.6%	21.0%	19.6%	11.4%	18.1%	22.2%
市政への市民参加の促進のための施策	19.7%	18.2%	23.6%	17.7%	16.1%	18.3%	20.0%	17.8%
海外姉妹都市との国際交流事業	19.0%	18.5%	31.1%	24.9%	16.1%	13.1%	12.4%	16.3%
水道水の安定供給	18.4%	19.0%	20.8%	17.1%	20.2%	17.1%	20.0%	20.0%
わからない	0.7%	0.8%	0.9%	0.0%	0.6%	0.6%	1.0%	1.5%
特になし	0.4%	0.3%	0.9%	0.6%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	5.0%	4.4%	5.7%	2.8%	2.4%	4.0%	5.7%	8.1%

図 2-175 市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと(性/年齢別、居住区別) 2/3

出典:令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

	全体	居住区						
		川崎区	幸区	中原区	高津区	宮前区	多摩区	麻生区
ベース: 全対象者	(1,567)	(246)	(171)	(263)	(223)	(240)	(217)	(197)
防災対策	52.6%	57.7%	46.8%	51.3%	55.6%	49.2%	55.8%	49.2%
道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全	44.4%	48.0%	36.8%	43.7%	50.7%	36.8%	47.9%	43.1%
河川の整備	44.1%	43.9%	41.5%	57.0%	48.0%	30.8%	50.7%	33.0%
病院、診療所の整備や救急医療体制の整備	43.8%	39.8%	35.7%	41.1%	48.0%	47.5%	46.5%	46.7%
高齢者のための施策	43.3%	46.2%	36.8%	39.2%	44.8%	40.8%	42.4%	53.3%
交通安全対策	42.8%	42.3%	45.0%	38.8%	45.7%	39.2%	45.6%	44.2%
道路・歩道の整備	42.5%	39.0%	33.9%	45.6%	48.0%	37.1%	47.5%	43.7%
子どものための施策	38.7%	34.1%	40.4%	36.5%	45.8%	35.4%	40.1%	40.1%
大気汚染や騒音・振動などの公害防止対策	38.5%	53.7%	36.3%	38.4%	35.9%	34.2%	32.7%	35.0%
地域の課題が解決できるような区役所機能の強化	36.6%	40.2%	34.5%	37.6%	32.7%	34.2%	39.6%	36.0%
行財政改革	32.9%	28.5%	27.5%	37.3%	32.3%	31.7%	33.2%	38.6%
下水道の整備	32.4%	32.9%	29.8%	43.7%	36.6%	23.3%	29.5%	24.4%
主要な駅周辺の再開発	31.2%	24.8%	22.2%	26.6%	27.4%	30.8%	46.1%	40.6%
障害者のための施策	31.1%	30.1%	24.0%	29.7%	34.1%	29.2%	30.9%	38.6%
中小企業などで働く人々の生活と権利を守る施策	30.3%	32.9%	31.0%	25.9%	33.2%	24.6%	31.3%	34.5%
小・中・高校の施設整備や教育内容の充実に のための施策	30.2%	26.0%	28.1%	32.3%	32.3%	25.4%	33.6%	34.0%
観光推進、都市イメージの向上(シティプロ モーション)	29.5%	34.1%	25.7%	30.8%	31.8%	27.5%	25.8%	28.9%
市民が学習・運動する機会や施設の整備	28.7%	24.8%	26.3%	30.4%	30.0%	29.6%	23.5%	36.5%
健康診断、がん検診、健康相談など、健康づく りのための施策	28.0%	20.7%	22.2%	31.9%	33.2%	26.3%	25.8%	35.0%
放置自転車、駐輪場の整備などの自転車対 策	26.4%	33.3%	25.1%	27.4%	27.8%	24.6%	23.5%	20.8%
女性の活躍推進のための施策	25.9%	28.9%	25.1%	27.4%	22.4%	26.3%	25.3%	23.9%
市や区の仕事などについての情報提供	23.5%	24.0%	21.1%	25.9%	23.3%	24.2%	23.5%	21.3%
バスなどの交通網の整備	22.7%	15.9%	15.2%	22.1%	17.0%	30.4%	25.8%	32.0%
日常のごみ収集やリサイクル	22.0%	22.8%	18.1%	21.7%	24.7%	17.5%	22.6%	24.9%
消防力の強化や防災体制の整備	21.4%	20.7%	24.0%	24.3%	20.6%	17.9%	18.4%	24.9%
市営住宅の建設・整備	21.1%	25.6%	18.7%	20.5%	22.9%	14.6%	22.1%	21.3%
文化的な催しや文化施設の整備	20.5%	19.9%	15.2%	22.1%	21.5%	22.1%	18.4%	22.8%
市民が親しむことのできる港湾の整備	20.4%	25.2%	20.5%	22.4%	22.0%	15.4%	18.4%	18.3%
市政への市民参加の促進のための施策	19.7%	21.1%	15.8%	20.9%	19.3%	19.2%	18.0%	21.3%
海外姉妹都市との国際交流事業	19.0%	17.5%	14.0%	20.9%	17.5%	19.2%	21.2%	21.3%
水道水の安定供給	18.4%	18.7%	17.5%	15.6%	20.6%	16.7%	18.4%	22.3%
わからない	0.7%	0.0%	2.3%	0.0%	1.3%	0.4%	1.4%	0.0%
特にない	0.4%	0.4%	0.0%	0.4%	0.4%	0.8%	0.0%	1.0%
無回答	5.0%	8.9%	5.8%	2.7%	2.7%	4.6%	4.1%	5.6%

図 2-176 市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと(性/年齢別、居住区別) 3/3

出典: 令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

(C) 施策や事業の総合的な満足度

問. あなたは、川崎市が進めている施策や事業を総合的に見た場合、どの程度満足していますか。

「満足している」(3.4%)と「まあ満足している」(52.2%)を合わせた〈満足〉は55.6%であった。

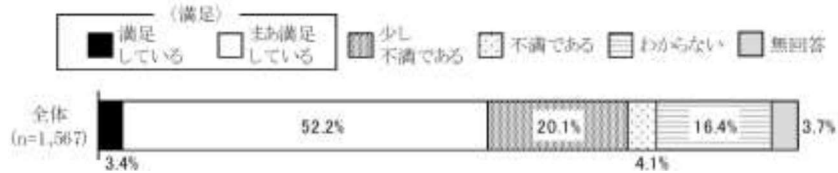


図 2-177 施策や事業の総合的な満足度

出典:令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

性／年齢別でみた場合、男女の18～29歳と男性の40～49歳で〈満足〉が6割を超えた。居住区別では、幸区と麻生区で〈満足〉が6割を超えた。



図 2-178 施策や事業の総合的な満足度(性／年齢別、居住区別)

出典:令和元(2019)年度かわさき市民アンケート報告書

2.2.2 最新の事業計画の整理

(1) 沿線自治体等の上位計画の整理

国及び沿線自治体等の将来計画について、東京南西部において望まれる整備ネットワークに関する課題を整理する。

なお、国の将来計画は以下のような体系により各計画が作成されており、それら将来計画について整理を行った。

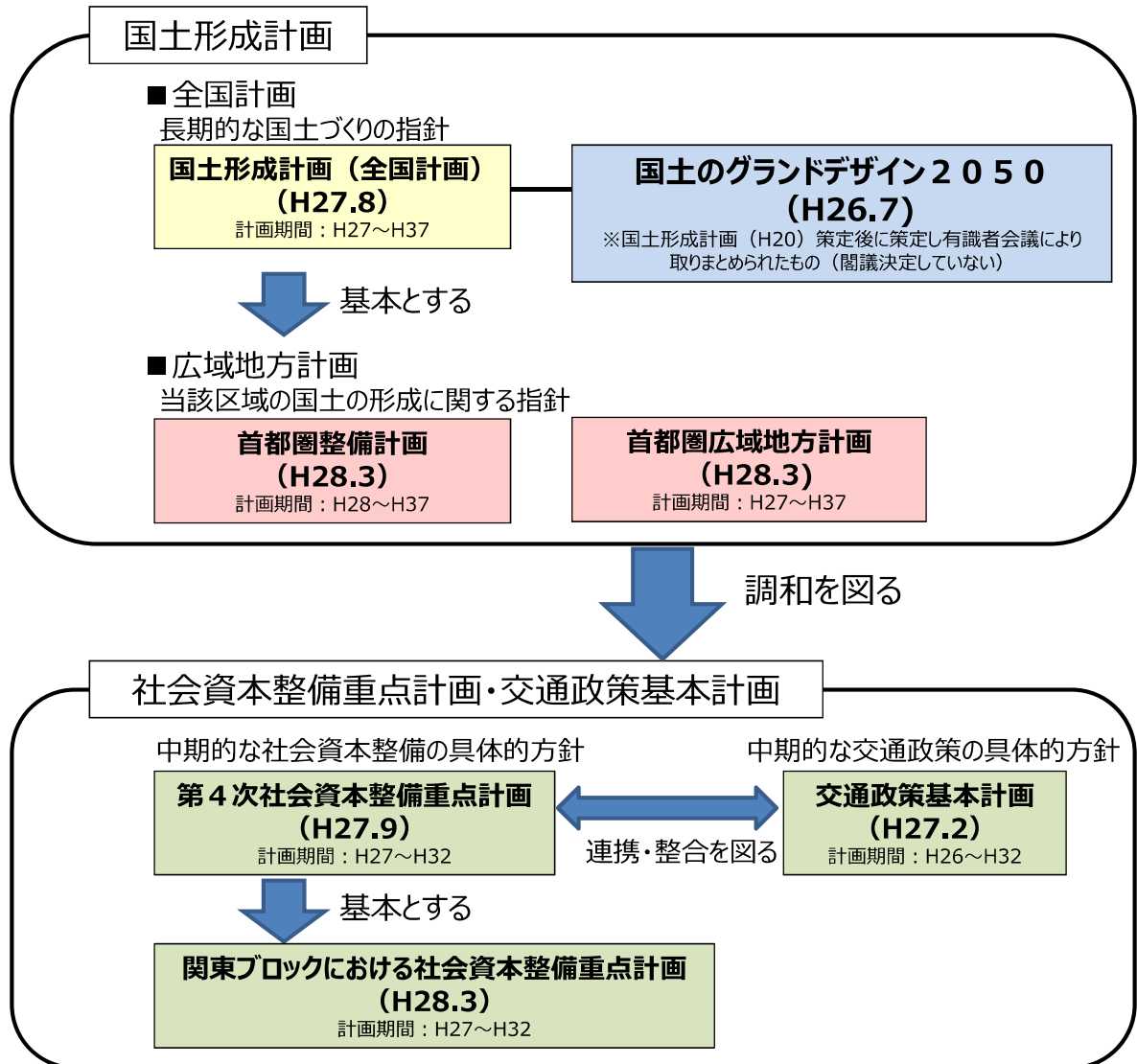


図 2-179 国の将来計画体系

出典：社会資本整備重点計画の見直しの考え方（国土交通省 H27.6）

(2) 整理結果概要

整理した上位計画とその概要を以下に示す。

表 2-43 国の将来計画の整理

	出典	概要
国の将来計画	国土のグランドデザイン 2050（国土交通省 H26.7）p27、37	- 東京圏などの中枢機能のバックアップや、交通、エネルギー、ライフライン、情報など 重要インフラの多重性・代替性の確保が必要 - 高度移動社会の実現のため、首都圏空港容量拡大や都心等とのアクセスの改善が必要 迅速かつ円滑な物流の実現のため高速道路整備が必要
	国土形成計画（国土交通省 H27.8）p34	三大都市圏環状道路を始めとする物流ネットワークの強化等、広域物流の効率化に向けた取組を推進することが必要
	首都圏広域地方計画（国土交通省 H28.3）p16、58、119	- 東京圏域が有する 国際競争力（一極集中によるヒト、モノの動き）を活かし、発展させるため首都圏三環状道路を始めとした高速道路網の整備を促進することが必要 - 東京外かく環状道路の東名高速から湾岸道路間の検討が着手される中、多数の研究機関が集積する多摩川下流エリアで、羽田との近接性を活かした国際的な競争力向上を図る活動が当該エリア全体で連携して進められれば、新しいイノベーションが生み出される可能性がある - 交通ネットワークの強化により、経済生活圏域の構築を推進するため首都圏三環状道路の整備促進が必要 - 地域の第三次救急医療施設を中心とする 地域救急医療体制の構築を推進するため高速道路ネットワークの整備が必要
	首都圏整備計画（国土交通省 H28.3）p6、17	「放射+環状」が概成する中、交通ネットワークを最大限に活用したヒト、モノ、情報等の新たな対流を首都圏の中から創出することが必要 空港、港湾の機能強化のため、未完成の東京外かく環状道路や三環状道路の整備を行うことが必要
	第4次社会資本整備重点計画（国土交通省 H27.9）p76	大都市圏の渋滞緩和や空港・港湾へのアクセス改善のため、三大都市圏環状道路を始めとする根幹的な道路網の整備が必要
	交通政策基本計画（国土交通省 H27.2）p20、21	空港、港湾の一層の拡充、渋滞対策による効率的な物流の実現を目指すため、三大都市圏環状道路や空港、港湾へのアクセス道路の重点的な整備が必要
	関東ブロックにおける社会資本整備重点計画（国土交通省 H28.3）p10	三大都市圏でのスーパー・メガリージョン形成の中で、首都圏三環状道路を始めとする都市圏の道路ネットワークの構築が必要

表 2-44 沿線自治体の将来計画の整理

	出典	概要
東京都	2020 年に向けた実行プラン（東京都 H28.12） p245、248、249	- 外環（関越～東名）の工事が本格化する中、<u>環状道路としての機能を最大限に発揮させるため外環（東名～湾岸）の計画を具体化</u>することが必要 <u>渋滞解消による高い経済効果、迂回機能による防災効果、京浜三港や空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な道路ネットワークの整備</u>が必要
	東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（東京都 H26.12） p5,7	<u>東京圏の交通ネットワーク、とりわけ国際的な交通アクセスに不可欠な空港・港湾や環状方向の広域基盤の強化</u>が必要
	都市づくりのグランドデザイン（東京都 H29.9） p85、86	<u>空港とつながる広域幹線道路の整備</u>が必要 - 高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成することで、<u>平時、災害時共に移動の円滑化</u>が必要 - 三環状道路の整備を促進（<u>東名高速～湾岸道路間</u>）
	「未来の東京」への論点～今、なすべき未来への投資とは～（東京都 R1.8） p65	交通渋滞などが東京の弱点の一つ。<u>三環状道路の完成、空港機能の更なる強化など、世界最高の交通ネットワークを構築</u>するために必要
	令和3年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求（東京都 R2.11） p94、95	- 首都圏における<u>交通・物流の根幹を成す外環は、渋滞緩和によるヒト・モノのスムーズな流れの確保、首都直下地震など大規模災害時における避難・救急活動ルートの確保など、様々な効果が期待されており、早期整備</u>が必要 - 外環（東名～湾岸）については、首都圏三環状道路のいわば総仕上げの区間であり、<u>羽田空港や京浜港へのアクセス性の強化など、環状道路としての機能を最大限に発揮</u>させるためにも、整備が不可欠
神奈川県	かながわグランドデザイン 第3期実施計画 主要施策・計画推進編（神奈川県 R1.7） p42	- 羽田空港周辺のアクセスの整備促進が必要 <u>羽田空港の再拡張・国際化の効果などを京浜臨海部の活性化に結びつけるための道路や鉄道の整備促進</u>が必要
世田谷区	世田谷区基本計画（世田谷区 H26.3） p7、12	<u>主要生活軸として世田谷を南北に移動する軸</u>の整備が必要 - 交通安全と事故防止のための交通ネットワークの整備が必要
	せたがや道づくりプラン（世田谷区 H28.3） p14	<u>世田谷区内の緊急輸送道路ネットワークの充実として、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークの構築</u>が必要
大田区	おおた未来プラン（大田区 H26.3） p116	羽田空港は日本の空の玄関口であり、今後も増大が見込まれる。その中で、<u>羽田空港と大田区内及び各方面への交通アクセスの円滑化</u>が必要
川崎市	川崎市総合計画 第2期実施計画（川崎市 H30.3） p45	<u>川崎市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、災害時における物資輸送を支える道路ネットワーク確保のため広域的な幹線道路網整備</u>の推進が必要

表 2-45 広域道路交通ビジョン等の整理

	出典	概要
道路整備状況	重要物流道路の指定 (国土交通省 H2.4)	- 外環(東名～湾岸)周辺における湾岸部と内陸部を結ぶ重要物流道路の指定状況は、環状8号線が存在 - 高速道路では中央環状品川線、横浜環状北線が存在するが、広域防災拠点である東扇島から離れており、災害時に迅速な対応を行うためのネットワークが必要
	関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ(国土交通省 H31.1)	- 平常時の課題では、首都圏の渋滞、高速道路のミッシングリンクによる都市間連絡向上のためのネットワーク形成、物流生産性向上を図るための港湾、空港等の物流拠点となる施設へのアクセス強化が必要 - 災害時の課題では、道路ネットワークのミッシングリンクなどによるネットワークの多重性・代替性、ミッシングリンクによる防災上の拠点となる施設等へのアクセス強化が必要 - 広域道路ネットワークの課題では、国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減し、地域の活性化や関東ブロック全体での災害対応力を強化するための整備が必要 - 物流生産性の向上や災害対応力の強化を図る課題では、機能強化が行われている港湾・空港等の物流拠点、公園や道の駅等の災害時に拠点となる施設へのアクセス向上が必要 - 安全・安心・快適な道路空間創出の課題では、一般道路に比べ事故率の低い高速道路の分担率を引き上げるなど、ハード(ミッシングリンクの解消等)の整備が必要

表 2-46 その他の最新計画の整理

	出典	概要
空港・港湾	京浜港の総合的な計画概要版(京浜港連携協議会 H23.9)P5、2	<u>京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークの形成が必要</u> - 京浜港の目標とする貨物量は、H20(760 万 TEU)に対して H42 年は約2倍(1,470 万 TEU)
	東京港第8次改訂港湾計画について(東京都港湾局 H26.11)P7、8	<u>円滑な交通ネットワークを図り、物流の効率化を進める</u>ことが必要
	川崎港港湾計画書(川崎港港湾管理者 川崎市 H26.11)P2	東京港、横浜港及び羽田空港に近接した地理的特性を有し、<u>交通ネットワークの充実・強化</u>を図ることが必要
	横浜港港湾計画(横浜市港湾局 H26.12)P4	広域道路ネットワークの整備が進む中、<u>将来にわたって発生する物流交通を円滑に処理</u>することが必要
	国際航空旅客動態調査推計結果(国土交通省)	近年、羽田空港を利用する訪日外国人旅客数は増加傾向(H27 年までの5年間で約4倍)
	航空需要予測(国土交通省航空局 H13.5)P2	航空需要予測において、2022 年には 2002 年の約 1.4 倍の国内旅客数を予測

さらに、コロナ禍における周辺の開発、整備状況は以下の通りである。

- 羽田空港の旅客数、貨物量は回復傾向となっており、空港アクセス強化、物流円滑化の観点から高速道路の必要性は変わらない状況。

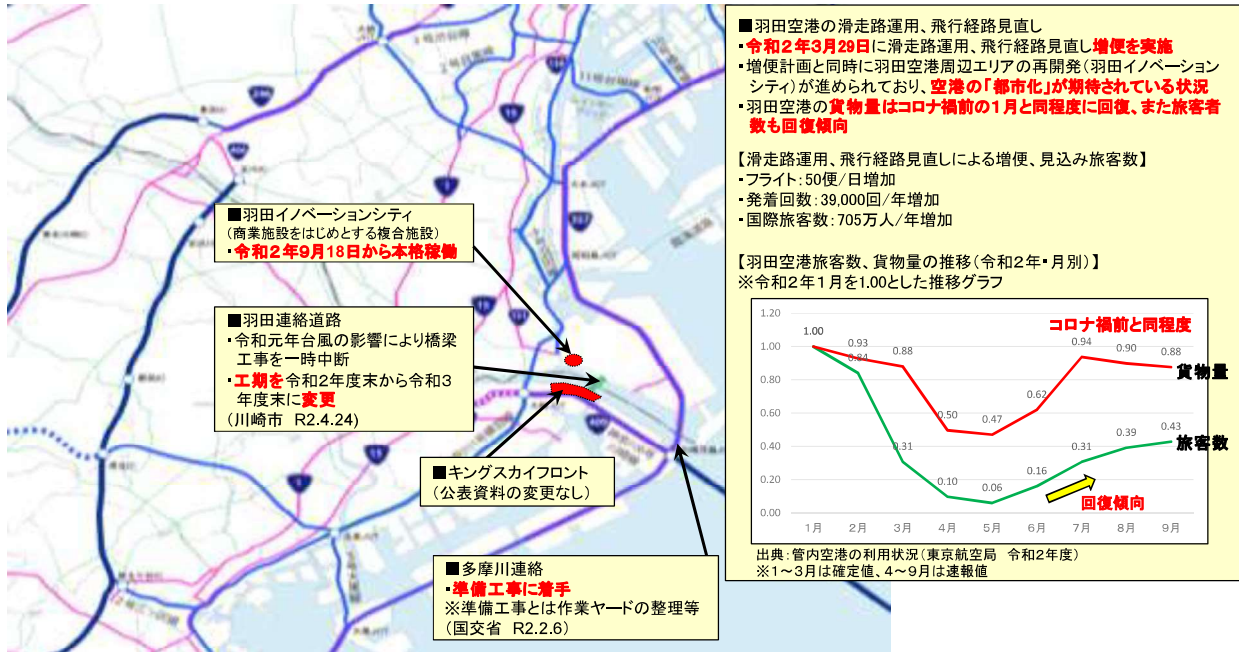


図 2-180 コロナ禍における羽田空港周辺の整備状況

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

1) 国の将来計画の整理と課題の抽出

(A) 国土のグランドデザイン 2050

- 東京圏などの中枢機能のバックアップや、交通、エネルギー、ライフライン、情報など重要インフラの多重性・代替性の確保が必要
- 高度移動社会の実現のため、首都圏空港容量拡大や都心等とのアクセスの改善が必要
- 迅速かつ円滑な物流の実現のため高速道路整備が必要

(8) 美しく、災害に強い国土

美しい国土を守り、国土全体を最大限有効活用するとともに、災害に強い国土づくりを進める

災害に強い国土づくりを進めていくため、災害リスクの評価と共有を行い、これを踏まえたソフト・ハードの組み合わせによる防災・減災対策の重点化を図る。災害リスクの評価に当たっては、気候変動に伴う外力の増大等も踏まえ、リスクを的確に評価しわかりやすい共有を行う。また、ビッグデータや無人化技術等を活用し被災時の迅速な情報把握・共有を行う。

さらに、ロボットやセンサー等を駆使して、防災・減災、メンテナンス等におけるイノベーションを生み出し「防災先進社会」を構築する。

東京圏などの中枢機能のバックアップや、交通、エネルギー、ライフライン、情報など重要インフラの多重性・代替性を確保する。

自然共生の観点にも配慮し、緑の防潮堤等のグリーンインフラの整備を進めるとともに、水源地域を含め流域圏における健全な水循環系の構築や、流域全体での総合的な治水治水対策を推進する。

図 2-181 国土のグランドデザイン 2050

出典：国土のグランドデザイン 2050(国土交通省 H26.7)P27

(3) 高密度移動社会の実現

- ・交通政策基本法に基づき、複数のモード・事業者の連携（ベストミックスの実現）によるサービス向上など、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する
- ・リニア中央新幹線の開通により、東京・名古屋・大阪が1時間で結ばれるが、これと併せて、大阪から南西日本へ、東京から北東日本へ、さらにはメガリージョンから世界へつなげる視点が重要であり、他の新幹線、鉄道、空港、港湾等との連携を構築する
- ・首都圏空港等の空港容量増大や都心等とのアクセスの改善を図るとともに、全国の空港の経営改革を推進する
- ・大都市圏拠点空港による際内乗継の強化等を通じ、国際・国内の航空市場が融合した多様な航空ネットワークを構築する
- ・今後急速な発展が見込まれるLCC等低コスト型のビジネスモデルの普及を通じて運賃水準を低下させ、直行便(Point to Point)によるLocal to Local、Local to Global)を増やし、地方空港も含めた航空利用を促進していく
- ・企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾を核とした国際コンテナ物流ネットワークの強化を推進する
- ・当日・翌日配達圏拡大などの利便性を確保した物流ネットワーク、国境を越えたグローバルなサプライチェーンを構築するなど、産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組を推進する
- ・日本海側において、対岸諸国の著しい経済発展を我が国の成長に取り込むとともに、太平洋側との連携による災害に強い物流・人流ネットワークを構築する
- ・迅速かつ円滑な物流の実現などのため、高速道路等の整備を推進するとともに、ネットワークを賢く使うことで、高密度で安定的な交通流を実現する
- ・自動車や車いす、パーソナルモビリティ等の自動走行システムを構築することにより、人やモノが安全・快適に移動することのできる社会を実現する。これらの施策を推進する上で、自動車はインフラシステムの一部を構成する

図 2-182 国土のグランドデザイン 2050

出典：国土のグランドデザイン 2050(国土交通省 H26.7) P37

(B) 国土形成計画

- 三大都市圏環状道路を始めとする物流ネットワークの強化等、広域物流の効率化に向けた取組を推進することが必要

第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

(3) グローバルな活躍の拡大

③ グローバルな「対流」促進の強化

(空港の機能強化等による航空ネットワークの充実)

4つの主要国際空港（羽田・成田・中部・関西）等の機能強化を通じ、国際及び国内の航空市場並びにそれらが融合した多様な航空ネットワークを構築する。

また、今後急速な発展が見込まれるLCC等低コスト型のビジネスモデルの普及を通じて運賃水準を低下させ、国内の地域間又は国内と海外を結ぶ直行便の増加や、乗継需要の取り込みにより、地方空港も含めた航空利用を促進する。

(国際競争力を有する物流網の構築)

国際貿易航路の新たな選択肢である北極海航路の貨物輸送量は増加傾向にあり、更にパナマ運河の再拡張工事が進み、また船舶の大型化が進展するなど、物流構造は世界規模で大きく変化することが予想されており、これに対応した戦略を構築する必要がある。

企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図る。さらに、三大都市圏環状道路を始めとする物流ネットワークの強化等、広域物流の効率化に向けた取組を推進する必要がある。

図 2-183 国土形成計画

出典：国土形成計画(国土交通省 H27.8)P34

(C) 首都圏広域地方計画

- 東京圏域が有する国際競争力（一極集中によるヒト、モノの動き）を活かし、発展させるため首都圏三環状道路を始めとした高速道路網の整備を促進することが必要
- 東京外かく環状道路の東名高速から湾岸道路間の検討が着手される中、多数の研究機関が集積する多摩川下流エリアで、羽田との近接性を活かした国際的な競争力向上を図る活動が当該エリア全体で連携して進められれば、新しいイノベーションが生み出される可能性がある
- 交通ネットワークの強化により、経済・生活圏域の構築を推進するため首都圏三環状道路の整備促進が必要
- 地域の第三次救急医療施設を中心とする地域救急医療体制の構築を推進するため高速道路ネットワークの整備が必要

(3) 首都圏の中での東京圏への一極集中**4) 面的な対流創出のための交通ネットワークの活用**

交通ネットワークについては、前述のとおり放射方向の整備が先行して東京圏へのヒト、モノ等の流れの集中を招き、東京圏にとっても深刻な過密・渋滞・混雑の問題をもたらしてきた。このため、渋滞・混雑の解消等に向けて環状方向のネットワーク整備に重点を置き、高速道路ネットワークや鉄道網について、「放射」から「放射＋環状」への転換を図ってきた。

この結果、首都圏の高速道路網について見てみると、1999年の時点では、環状方向は首都圏中央連絡自動車道（圏央道）や東京外かく環状道路、首都高速中央環状線の一部の区間が開通していたのみであったが、その後、三環状や北関東自動車道等の整備が進展し、2025年には高速道路網が概ね完成することとなる。

これにより、首都圏全域で面的な対流を創出しやすい環境が醸成されることになる。例えば北関東では、北関東自動車道と圏央道を中心に圏域をカバーする格子状の道路ネットワークが形成されるなど、単なる「放射＋環状」を超えて、従来にはなかった面的に広がる交通ネットワークが形成されようとしている。

このためには、首都圏三環状道路を始めとした高速道路網の整備を促進する必要がある。その上で、このような交通ネットワークを積極的に活用し、それぞれの個性に磨きをかけ、その異なる個性が互いに連携し、新しい価値を創造し、それにより新しい集積を形成することで、これまでのヒト、モノ等が東京圏へ一方向に向かう一極集中から、様々な方向にヒト、モノ等が行き交う面的な対流に転換できれば、東京圏が有する国際競争力を活かし、発展させながら、東京圏に集中する諸機能が首都圏全域に広域に分散され、一極集中によるリスクの上昇の抑制に寄与できる可能性がある。

図 2-184 首都圏広域地方計画

出典：首都圏広域地方計画(国土交通省 H28.3)P16

(3) 地域の環境の刷新とクリエイティビティ・イノベーションの創出

2) イノベーションの創出

さらに、東京外かく環状道路の東名高速から湾岸道路間の検討が着手される中、多数の研究機関が集積する多摩川下流エリアで、羽田との近接性を活かした国際的な競争力向上を図る活動が当該エリア全体で連携して進められれば、新しいイノベーションが生み出される可能性がある。

図 2-185 首都圏広域地方計画

出典：首都圏広域地方計画(国土交通省 H28.3)P58

(15) PJ 4-15. 首都圏版コンパクト+ネットワーク（「まとまり」と「つながり」）構築プロジェクト

1) 目的・コンセプト

高次都市機能を維持し、圏域全体の魅力を総合的に向上させるため、人口規模や都市の現状を分類した地域類型に基づき、多様な機能を持った「まとまり」を形成し、ネットワークでそれらの「つながり」を構築する「多核ネットワーク型」で最適再配置を行う。

5. 地域間の連携強化による安全安心な暮らしの実現

- ① 首都圏三環状道路・中部横断自動車道等の高規格幹線道路及び上信自動車道を始めとする地域高規格道路等の地域間・地方都市間を繋ぐ道路や、鉄道を始めとする公共交通等の交通インフラ整備を促進し、交通ネットワークの強化により、経済・生活圏域の構築を推進する。
- ② 高速道路ネットワークにより、地域の第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築を推進する。

図 2-186 首都圏広域地方計画

出典：首都圏広域地方計画(国土交通省 H28.3)P119

(D) 首都圏整備計画

- 「放射+環状」が概成する中、交通ネットワークを最大限に活用したヒト、モノ、情報等の新たな対流を首都圏の中から創出することが必要
- 空港、港湾の機能強化のため、未完成の東京外かく環状道路や三環状道路の整備を行うことが必要

3 首都圏の果たすべき役割

以上のような、我が国をめぐる大きな変化と、我が国が目指す将来像等の下で、首都圏においては次のような役割を果たす必要がある。

(3) 交通ネットワークを活用した面的な対流創出

首都圏の交通ネットワークについては、放射方向の整備が先行してきたが、「放射+環状」への転換を図ってきた結果、平成 37 年には高速道路網が概ね完成することとなる。

形成される交通ネットワークを最大限「賢く使い」、面的に広がる交通ネットワークを積極的に活用して、ヒト、モノ、情報等の新たな対流を、まず、首都圏の中から創出することが重要である。さらに、それらがより多面的、重層的に双方向に広がることによって首都圏全域で面的な対流を創出する。

図 2-187 首都圏整備計画

出典：首都圏整備計画(国土交通省 H28.3)P6

2 圏域整備の基本的考え方**(1) 首都圏版「コンパクト+ネットワーク」(「まとまり」と「つながり」)の構築**

また、ネットワークについては、東京外かく環状道路を始めとする首都圏三環状道路等の未完成の高速道路ネットワーク、成田・羽田両空港の空港機能及び京浜港等の港湾機能の強化を推進するとともに、さらに、面的な交通ネットワークの補強等を展開していくことが重要である。

図 2-188 首都圏整備計画

出典：首都圏整備計画(国土交通省 H28.3)P17

(E) 第4次社会資本整備重点計画

- 大都市圏の渋滞緩和や空港・港湾へのアクセス改善のため、三大都市圏環状道路を始めとする根幹的な道路網の整備が必要

4. 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

政策パッケージ4-1：

大都市圏の国際競争力の強化

重点施策の方向性

大都市の国際競争力強化に有効な大規模で優良な民間都市開発事業等の民間投資の促進に必要となるインフラ整備等を推進し、防災性の向上を図り国内外に発信しつつ、国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備や都市内移動環境の高度化等を推進する。

大都市圏内の渋滞緩和や国際的な空港・港湾へのアクセス改善、高速道路・港湾等周辺への物流施設の集約化の促進など、人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上等に寄与する観点から、三大都市圏環状道路を始めとする根幹的な道路網を整備するとともに、交通結節機能の強化やネットワークを賢く使う取組、大型車誘導区間の充実等を図る。

図 2-189 第4次社会資本整備重点計画

出典：第4次社会資本整備重点計画(国土交通省 H27.9)P76

(F) 交通政策基本計画

- 空港、港湾の一層の拡充、渋滞対策による効率的な物流の実現を目指すため、三大都市圏環状道路や空港、港湾へのアクセス道路の重点的な整備が必要

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

【航空】

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

○2014年度中の年間合計発着枠75万回化達成が見込まれる首都圏空港や関西空港・中部空港における訪日外国人旅行者等の受入れのゲートウェイとしての機能強化、那覇空港滑走路増設事業の推進、福岡空港の抜本的な空港能力向上、我が国との往来の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイの拡大、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す²⁰。

【港湾・海運】

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

○我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。

図 2-190 交通政策基本計画

出典：交通政策基本計画(国土交通省 H27.2)P20,21

(G) 関東ブロックにおける社会資本整備重点計画

- 三大都市圏でのスーパー・メガリージョン形成の中で、首都圏三環状道路を始めとする都市圏の道路ネットワークの構築が必要

2. 関東ブロックの社会資本整備の基本戦略

(3) スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化

関東ブロック、中でもとりわけ東京圏は日本経済を牽引しており、国際競争力の強化は関東ブロックの極めて重要な責務であり、関東ブロックが中心となって日本の国際競争力の強化を図る必要がある。

世界に目を向けると、20から30の巨大な経済圏域(メガリージョン)が経済活動の約6割以上、イノベーションの8割を生み出しおり、メガリージョンが現在の世界競争の舞台となっている。

我が国は世界に先駆けてリニア中央新幹線を整備することで、総人口6,000万人規模の三大都市圏が、山手線一周の時間に相当する67分で繋がり、世界最大のメガリージョン(スーパー・メガリージョン)を形成できる可能性がある。

この可能性が現実のものとなれば、大阪圏、名古屋圏のポテンシャルを活かした今までにない強力な国際競争力を有する関東ブロックの新しいモデルを構築し得る。そのため、関東ブロック単独ではなく、三大都市圏でのスーパー・メガリージョン形成の中で、首都圏三環状道路をはじめとする都市圏の道路ネットワークの構築や交通結節機能の強化、国際コンテナ戦略港湾プロジェクトの推進、首都圏空港の機能強化等の関東ブロックの強化を図っていく。

図 2-191 関東ブロックにおける社会資本整備重点計画

出典：関東ブロックにおける社会資本整備重点計画(国土交通省 H28.3)P10

2) 沿線自治体の将来計画の整理と課題の抽出

(A) 東京都（2020 年に向けた実行プラン）

- 外環（関越～東名）の工事が本格化する中、環状道路としての機能を最大限に発揮させるため外環（東名～湾岸）の計画を具体化することが必要
- 渋滞解消による高い経済効果、迂回機能による防災効果、京浜三港や空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な道路ネットワークの整備が必要

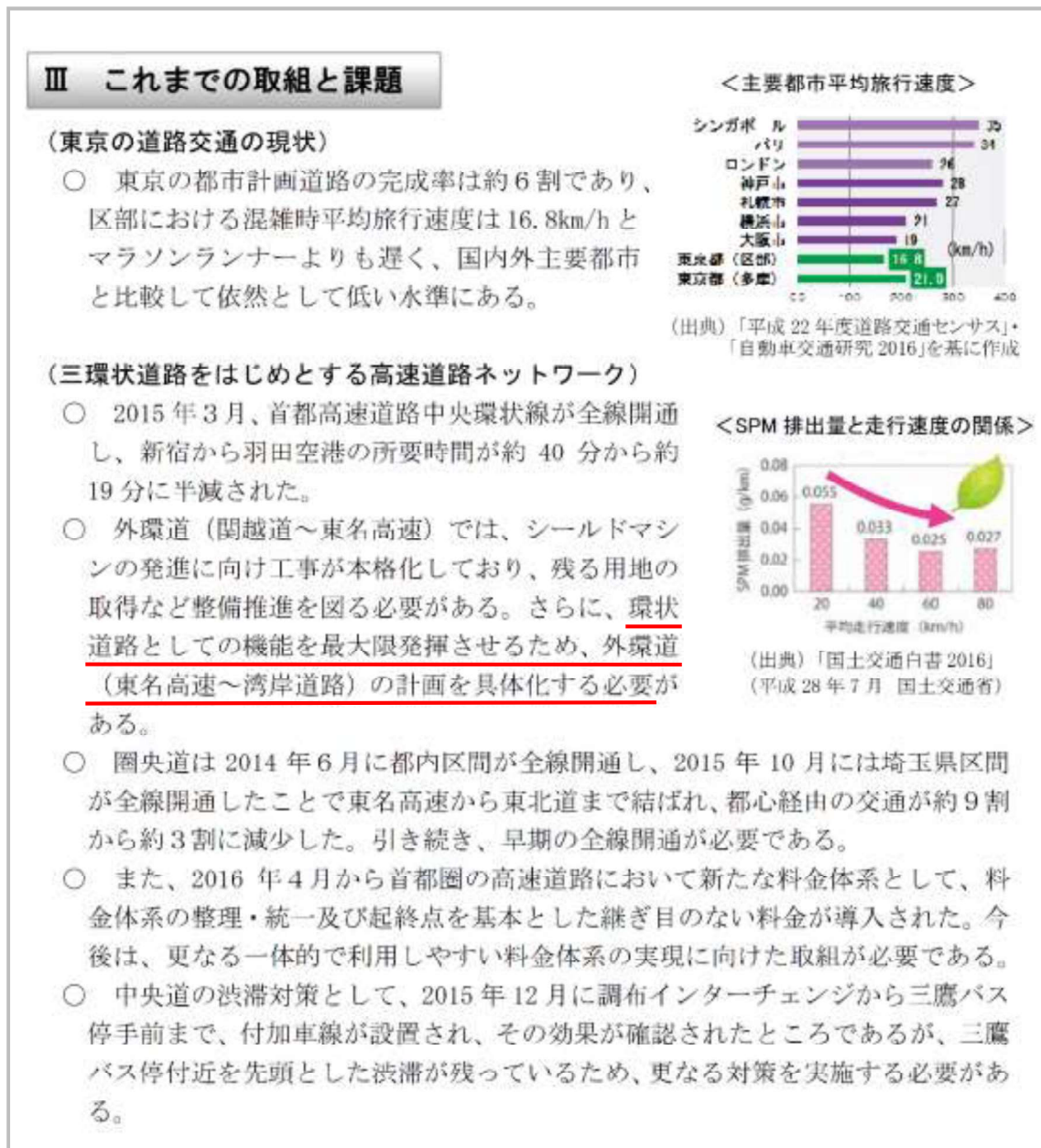


図 2-192 2020 年に向けた実行プラン

出典：2020 年に向けた実行プラン（東京都 H28.12）P245

IV 4か年の政策展開

政策展開 1 道路ネットワークの形成

経済成長の促進、国際競争力の強化、環境改善に資する道路ネットワークの形成を推進していく。

1 三環状道路をはじめとする高速道路ネットワーク

- 渋滞解消による高い経済効果と迂回機能による防災効果が期待できる三環状道路の整備を一層促進し、京浜三港や首都圏の空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを整備する。さらに、整備効果を十分に発揮させるため、三環状道路へのアクセス強化等に資する道路の整備を推進する。

＜首都圏広域交通ネットワーク＞



- 外環道（関越道～東名高速）については、関越道から東名高速間の所要時間が約5分の1に短縮されるなどの効果が期待されており、東京2020大会までの開通を国に要望するとともに、都も用地取得など国を支援し整備を推進する。また、外環道（東名高速～湾岸道路）については、国や関係機関とともに、計画の早期具体化に向けて取り組む。

図 2-193 2020 年に向けた実行プラン

出典：2020 年に向けた実行プラン（東京都 H28.12）P248,249

(C) 東京都（都市づくりのグランドデザイン）

- 空港とつながる広域幹線道路の整備が必要
- 高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成することで、平時、災害時共に移動の円滑化が必要
- 三環状道路の整備を促進（東名高速～湾岸道路間）



図 2-195 都市づくりのグランドデザイン

出典：都市づくりのグランドデザイン（東京都 H29.9）P85

政策方針 5 POLICY

人・モノがスムーズに移動できる
よう道路から渋滞をなくす

道路ネットワークの整備効果を最大限生かし、多くの人が渋滞のストレスを感じる事のない快適で自由自在な移動を実現します。

取組1 INITIATIVE

道路ネットワークの形成により
経路選択の自由度を高める

充実した道路ネットワークが
人・モノの円滑な移動を支えている

- 高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成することで、平時、災害時共に移動の円滑化を図ります。

<高速道路>

- 三環状道路の整備を促進するとともに、ミッシングリンク[※]の解消や広域的な交流・連携を促す路線について検討を進めます。

【検討路線】

三環状道路の整備を促進：外環道[※]（東名高速～湾岸道路間）
ミッシングリンクの解消：晴海線II期[※]、高速10号線馬線[※]
拠点域内・域間の交流・連携：第二東京湾岸道路[※]、
多摩新宮線[※]、核都市広域幹線道路[※]

<骨格幹線道路>

- 骨格幹線道路を整備し、都内や隣接県を広域的に連結する道路ネットワークの形成を進めます。

<補助幹線道路>

- 地域を支える補助幹線道路を整備し、骨格幹線道路や鉄道駅を結ぶ道路ネットワークを形成します。

取組2 INITIATIVE

様々な取組で
道路交通を円滑化する

踏切による渋滞や地域分断がなくなっている

- 連続立体交差事業[※]を計画的に進め、踏切による交通渋滞や地域分断の解消を進めます。
- まちづくりの進展や周辺環境に応じて、単独立体交差事業[※]や踏切道の拡幅なども組み合わせながら、総合的に踏切対策を進めます。

交差点の改良により車がスムーズに移動できる

- 多摩地域を中心に、道路幅員の狭い片側一車線の交差点に右折車線を整備し、渋滞緩和を図ります。

ビッグデータや自動運転技術の活用により
交通事故が減り渋滞がなくなっている

- 渋滞回避や安全運転などを支援する情報をドライバーにリアルタイムで提供するETC2.0[※]の活用や、有料道路における混雑状況に応じた通行料金の設定を促すことで、渋滞の緩和や事故時の迂回などを可能とし、加えて自動運転技術の活用も促すことで、あらゆる自動車交通の定時性・速達性・安全性を高めます。

図 2-196 都市づくりのグランドデザイン

出典：都市づくりのグランドデザイン（東京都 H29.9）P86

(D) 東京都（「未来の東京」への論点 ～今、なすべき未来への投資とは～）

- 交通渋滞などが東京の弱点の一つ。三環状道路の完成、空港機能の更なる強化など、世界最高の交通ネットワークを構築するために必要

論点05

東京の未来のために、何をなすべきか（2030年に向けた課題）

課題18 世界最高の交通ネットワークを構築する

○ 交通渋滞や国際便の不足などが東京の弱点の一つ。三環状道路の完成、空港機能の更なる強化など、世界最高の交通ネットワークを構築するために何をすべきか。

- 三環状道路、区部環状道路、多摩南北道路等の整備促進
- 渋滞緩和等の展開（AIを活用した交通マネジメント等）
- 渋滞のない高質な道路網形成（MaaS、道路空間の有効利用等）
- 住宅地の安全な道路交通（ラウンドアバウト等の導入）
- 鉄道ネットワークの更なる充実、混雑解消等の展開
- 都営交通をはじめとする公共交通の更なる利便性向上
- 首都圏空港機能の強化（羽田空港の更なる機能強化、横田基地の民間航空利用、空港アクセス強化、ビジネスジェット需要対応）
- 舟運の活性化
- 公共交通ネットワークを支える人材の確保 など

課題19 物流機能を強化し、最適な流通ネットワークを構築する

○ 物流は都民生活の基盤や日本の経済活動を支える社会インフラとして重要な役割を担っている。こうした機能を強化し、最適な流通ネットワークを確保するために何をすべきか。

- 港湾機能の強化（新たな施設の整備、ICTによる効率化等）
- 物流拠点の強化（西南部物流拠点等）
- 既存施設の計画的、一体的な機能更新
- 都市市場の活性化（ICT活用による効率化、ブランドの構築、自動搬送システムの導入等）
- まちづくりと合わせた地区物流の効率化（共同配送、荷捌き施設等） など

課題20 都市機能を維持し、適切に更新を進める

○ 都市インフラの多くが更新期を迎えつつある中、経済を止めず、またコストを抑えつつ、機能の維持・更新を進めるために何をすべきか。

- 橋梁、トンネル、河川施設、上下水道、公共施設などの長寿命化・更新
- ICTを活用した点検、情報収集
- インフラ管理を担う人材の育成、ノウハウの継承
- 官民連携や自治体との広域連携 など

図 2-197 「未来の東京」への論点 ～今、なすべき未来への投資とは～

出典:「未来の東京」への論点 ～今、なすべき未来への投資とは～（東京都 R1.8）P65

(E) 東京都（令和3年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求）

- 首都圏における交通・物流の根幹を成す外環は、渋滞緩和によるヒト・モノのスムーズな流れの確保、首都直下地震など大規模災害時における避難・救急活動ルート確保など、様々な効果が期待されており、早期整備が必要
- 外環（東名～湾岸）については、首都圏三環状道路のいわば総仕上げの区間であり、羽田空港や京浜港へのアクセス性の強化など、環状道路としての機能を最大限に発揮させるためにも、整備が不可欠

1.3 東京外かく環状道路の整備促進

（提案要求先 国土交通省）
（都所管局 建設局・都市整備局）

- （1）外環（関越道～東名高速）については、首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路である。有料道路事業の活用を基本としつつ、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。

事業の実施に当たっては、安全を最優先に工事を進めるとともに、コスト削減に努めること。また、都が受託している青梅街道インターチェンジの用地取得が円滑に進むよう、相互に連携して取り組むこと。

- （2）「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等におけるまちづくりなどについて、都や沿線区市と協力し推進すること。

- （3）外環（東名高速～湾岸道路）については、関越道～東名高速間が進展している現時点で、次の段階を見据え、必要な調査を加速させるとともに、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえ、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速～湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。

<現状・課題>

東京が日本経済のエンジンとして、我が国の成長をけん引するため、また、災害時における首都東京の安全・安心を確保するためには、首都圏の陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化が極めて重要である。

とりわけ、首都圏における交通・物流の根幹を成す外環は、渋滞緩和によるヒト・モノのスムーズな流れの確保、首都直下地震など大規模災害時における避難・救急活動ルートの確保など、様々な効果が期待されている。平成30年6月に

図 2-198 令和3年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求

出典：令和3年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求（東京都 R2.11）P94

は、千葉区間が開通し、東関東道から関越道までの4つの高速道路が外環道で結ばれ、都内を通過する交通が外環に転換するなどの整備効果が発現している。しかしながら、今なお残っているミッシングリンクにより、環状道路の整備効果を最大限発揮できておらず、未開通区間の早期整備が必要である。

外環（関越道～東名高速）については、平成29年2月には東名JCTから、平成31年1月には大泉JCTから本線シールドマシンが発進した。現在、これらの工事に加え、本線と地上をつなぐランプシールドトンネルの工事が進められており、また、大深度地下において本線とランプをつなぐ地中拡幅部についても鋭意、検討が進められている。

一方、外環（東名高速～湾岸道路）については、首都圏三環状道路のいわば総仕上げの区間であり、羽田空港や京浜港へのアクセス性の強化など、環状道路としての機能を最大限に発揮させるためにも、整備が不可欠な区間である。

現在、国土開発幹線自動車道建設法による予定路線に位置付けられている本区間の整備に向けては、事業中の外環（関越道～東名高速）と同様、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、国によって基本計画の決定や整備計画の決定を行うなど、計画の具体化のためのステップを着実に進めていく必要があるものと考えられる。

令和元年6月に開催された、国、東京都及び川崎市の三者で構成する「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会（第5回）」では、次回の協議会において、計画の基本的な方針を取りまとめていくことが確認されており、これらの議論も踏まえながら、計画を具体化するためのステップに早期に移行することが求められる。

<具体的要求内容>

- (1) 外環（関越道～東名高速）は、首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路である。都の負担増とならないよう、有料道路事業を活用しつつ、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。事業の実施に当たっては、早期に開通の見通しを示せるよう取り組むとともに、大深度地下における高度な技術力を要する本線トンネル工事や本線とランプをつなぐ地中拡幅工事等について、安全を最優先に整備を進め、コスト縮減、都民に対するこれまで以上に丁寧な説明に努めること。また、用地取得については、青梅街道インターチェンジにおける工事スケジュールを明確にした上で方針を示すなど、用地取得が円滑に進むよう、相互に連携して取り組むこと。

引き続き、国、都、NEXCO 東日本・中日本による東京外かく環状道路（関越～東名）事業連絡調整会議を活用し、都と十分に調整を図りながら進めること。

- (2) 地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等のまちづくりについて、都や沿線区市と協力し推進すること。特に3区市に跨る中央ジャンクション周辺のまちづくりについては、国が主導し、都や沿線区市と協力してまちづくりを推進すること。

さらに、アクセス道路整備については、外環の事業に併せ着実に整備する必要があるため、工事等の施工に係る調整について積極的に協力すること。

- (3) 東名高速～湾岸道路間については、関越道～東名高速間が進展している現時点で、次の段階を見据え、計画の検討に必要な調査等を加速させること。

具体的には、まずは「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」を開催するとともに、そこでの議論も踏まえた上で、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速～湾岸道路間の全区間について、基本計画の決定を目指すなど、計画を早期に具体化すること。

図 2-199 令和3年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求

出典：令和3年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求（東京都 R2.11）P95

(F) 神奈川県（かながわグランドデザイン 第3期実施計画）

- 羽田空港周辺のアクセスの整備促進が必要
- 羽田空港の再拡張・国際化の効果などを京浜臨海部の活性化に結びつけるための道路や鉄道の整備促進が必要

4 地域の特徴を生かした地域づくり		
1 特色ある地域づくりの総合的な推進		
728	国際競争力の強化に向けた空港施策の充実	○ 羽田空港の機能強化の促進 ○ 羽田空港の国際化を生かしたまちづくりの推進
729	京浜臨海部における道路・鉄道の整備促進	○ <u>羽田空港の再拡張・国際化の効果などを京浜臨海部の活性化に結びつけるための道路や鉄道の整備促進</u>
730	相模連携軸整備の推進	○ 県央・湘南都市圏の骨格となる相模連携軸の形成に資するとともに、全国や首都圏との交流連携の窓口となる東海道新幹線新駅やリニア中央新幹線県内駅の設置 ○ 南北方向の交通軸の整備強化を図るためのJR相模線複線化などの整備の促進 ○ 環境共生モデル都市ツインシティの整備の推進
731	富士箱根伊豆交流圏整備の推進	○ 三県（山梨・静岡・神奈川）の連携による富士箱根伊豆交流圏整備の推進
732	豊かな水の魅力の発信と水源地域の活性化	○ 神奈川の豊かな水の魅力の発信 ○ 宮ヶ瀬湖をはじめとするダム湖と周囲の自然環境を生かした活性化事業の推進
733	海岸地域の活性化	○ 神奈川の海からしか見られない景観を観光コンテンツとして活用した新たな観光（海洋ツーリズム）の展開、神奈川の海の魅力や海の楽しみ方の発信など、国内外から多くの観光客を神奈川の海に呼び込む「かながわシープロジェクト」の推進
734	みなとまちづくりの推進	○ 真鶴、大磯、湘南、葉山港の4港を拠点とした地域の個性ある発展を図るため、みなとの資源を生かし、地域を活性化するみなとまちづくりの推進
735	三浦半島地域の活性化	○ 三浦半島地域における潜在的な資源の魅力の磨き上げや湘南国際村のにぎわい創出による、三浦半島全体の新たな活力の形成
736	県西地域の活性化	○ 未病バレー「ビオトピア」を核として、「未病の改善」をキーワードに、食や自然、温泉などの多彩な地域資源を生かした県西地域の活性化の推進
737	地域課題の解決と魅力ある地域づくりの推進	○ 県民、市町村、県などの協働・連携により、各地域県政総合センターを中心とした地域の課題解決や魅力ある地域づくりを推進
738	地域の魅力を生かした移住の促進	○ 県内各地域の魅力を生かした個性的なライフスタイルの発信 ○ 地域イベントや地域づくり活動への参加の機会を提供して、関係人口（かながわフレンズ）を創出することによる移住・定住の促進

図 2-200 かながわグランドデザイン 第3期実施計画

出典：かながわグランドデザイン 第3期実施計画 主要施策・計画推進編（神奈川県 R1.7）P42

(G) 世田谷区（世田谷区基本計画）

- 主要生活軸として世田谷を南北に移動する軸の整備が必要
- 交通安全と事故防止のための交通ネットワークの整備が必要



図 2-201 世田谷区基本計画

出典: 世田谷区基本計画 概要版(世田谷区 H26.3)P7

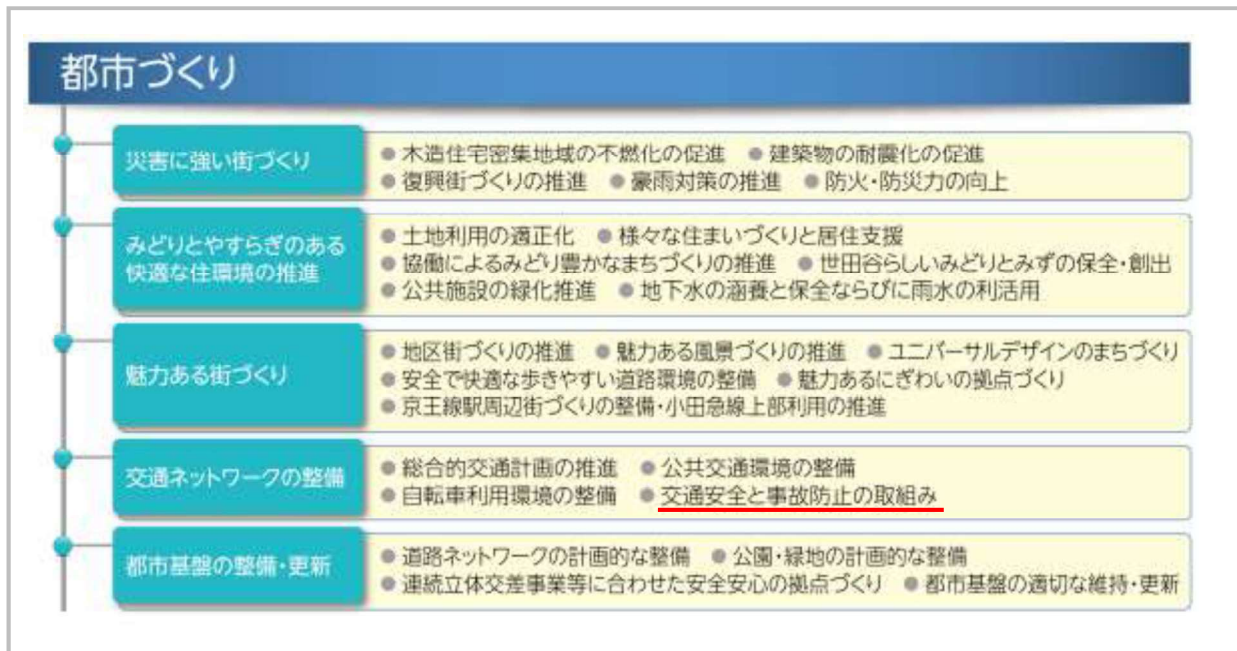


図 2-202 世田谷区基本計画

出典:世田谷区基本計画 概要版(世田谷区 H26.3)P12

(H) 世田谷区（せたがや道づくりプラン）

- 世田谷区内の緊急輸送道路ネットワークの充実として、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークの構築が必要

2-3-2

緊急輸送道路ネットワークの充実

防災・減災の取り組みでは、被害のリスクを減らすことに加えて、被害を受けた際にどのように街を復旧・復興していくのかを考える必要があります。

東京都では、震災時の避難、救急救命活動、緊急物資の輸送や復旧・復興に利用される動脈として重要な役割を担う道路を、緊急輸送道路として指定しています。また、世田谷区では都の指定する路線のほか、広域避難場所に接続する応急対策活動のための路線や、主要公共施設（病院、防災倉庫、土木資材倉庫等）、給水所、警察署及び消防署等を結ぶ路線などを、緊急啓開（道路障害物除去）路線として定めています。

区内の緊急輸送道路ネットワークは、国道・高速道路を含め、総延長で約127kmありますが、その中には幅員6 m 未満の道路も含まれており、火災や建物の倒壊などによって閉塞されてしまう可能性があります。

被災後の速やかな復旧復興のために、道路拡幅または機能を代替する道路の整備によって、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークを構築することが必要となります。

図 2-203 セタがや道づくりプラン

出典:せたがや道づくりプラン(世田谷区 H28.3)P14

(I) 大田区（おおた未来プラン）

- 羽田空港は日本の空の玄関口であり、今後も増大が見込まれる。その中で、羽田空港と大田区内及び各方面への交通アクセスの円滑化が必要

まちの魅力と産業が世界に向けて輝く都市

水と緑を大切に、すべての人に安全で潤いのある暮らしを実現します

快適な交通ネットワークをつくります

高架化が完了した京浜急行線

5年後のめざす姿

○区民も、区外や外国からの来訪者も、内外へ円滑に移動できる都市になっています。

これまでの成果

- 計画策定当初、羽田空港再拡張^{*1}などに伴う交通需要の拡大は著しく、京浜急行線と交差する国道15号や環状8号線では慢性的な交通渋滞が発生していました（国道15号で最大780m、環状8号線で最大390m）。そこで京浜急行連続立体交差事業を推進し、事業区間28か所の全踏切が除去された結果、交通の便が格段に向上し、渋滞の緩和につながりました。
- 鉄道駅やバス停から離れた地域の交通基盤については改善ニーズもあり、外出に不安を感じる高齢者を支援するため、矢口地区ではコミュニティバス^{*2}を試行運行しました。結果、地域交通網の機能が向上しました。新空港線^{*3}整備は、事業化の検討や関係者合意に向けた取り組みを重ねるとともに、区民への啓発を行い、区民の期待度が高まりました。
- 大森海岸駅など4駅においては、計画策定当初、自転車等駐車場は未整備でしたが、合計508台分を設置しました。その結果、羽田空港を除く区内全駅に自転車等駐車場の設置が完了しました。蒲田駅周辺では臨時駐輪帯を設置するなど、区営・民営あわせて15か所の整備・増設を行いました。さらに、主要駅での指導員の配置や、定期的な啓発活動により、放置自転車の解消に努めました。結果、過去10年間「放置台数の多い駅ワースト10」^{*}に入っていた蒲田駅は、平成24年にその状態から脱却しました。

★東京市「都部駅周辺自転車の現状と対策～平成24年度調査～」10頁

現状と課題

- 羽田空港は平成22年の再拡張・国際化以降、段階的に発着容量を拡大し、日本の空の玄関口としての役割は今後も増大する見込みです。国際化が進む中、羽田空港と大田区内及び各方面への交通アクセス^{*}の円滑化がますます重要となります。
- 特に新空港線は、国も平成27年までに整備着手すべき重要な路線として位置づけています。JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅を接続し、東急多摩川線を経て、東京西部方向及び副都心方面へと結ぶことで、区の東西のみならず、東京圏全体の利便性の向上につながると期待されていますが、関係機関との合意形成が課題となります。
- 東日本大震災以降、災害時でも緊急物資輸送などで使用できる交通アクセス道路整備の重要性が再認識されています。そのためにも、都市計画道路^{*4}の整備は、引き続き実施していかなければなりません。
- 自転車に関しては、駅前の乗り入れ台数が増加傾向にあり、歩行者との事故などの一因となっています。引き続き、放置問題、交通事故の防止や交通ルールの遵守といった様々な課題を解決する必要があります。
- 今後も国際化により拡大する人々のにぎわいを、安全で快適なものとするため、これら区内全域に広がる公共交通網の整備をさらに推進することが求められています。

図 2-204 おおた未来プラン

出典：おおた未来プラン(大田区 H26.3)P116

(J) 川崎市（川崎市総合計画）

- 川崎市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、災害時における物資輸送を支える道路ネットワーク確保のため広域的な幹線道路網整備の推進が必要

⑤ 交通網整備の方向性

a 道路

首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、また、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、川崎縦貫道路や国道357号など広域的な幹線道路網整備の取組を推進します。

また、交通混雑の緩和、防災機能の強化、港湾貨物の円滑な輸送など臨海部の活性化に向けて、臨港道路東扇島水江町線の整備を進めるとともに、羽田空港周辺との連携を強化し、羽田空港を中心とした一体的な成長戦略拠点の形成に寄与する羽田連絡道路の整備を進めます。

市域の交通網については、都市の活力を支え、日常生活における安全、安心、快適な交通環境の構築に向け、整備を優先する路線を厳選し、整備路線の重点化など、これまで以上の「選択と集中」による効率的・効果的な道路整備や交通結節機能の強化を推進します。あわせて、交差点改良や踏切対策など局所的かつ即効的な対策による早期の効果発現を図ります。



図 2-205 川崎市総合計画

出典：川崎市総合計画 第2期実施計画（川崎市 H30.3）P45

【参考】川崎市（川崎市総合都市交通計画（平成 30 年 3 月改定版））

※内容は川崎市総合計画と同様

- 川崎市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、災害時における物資輸送を支える道路ネットワーク確保のため広域的な幹線道路網整備の推進が必要

■ 道路ネットワークの形成に向けた取組の考え方

- ・首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、また、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、川崎縦貫道路や国道 357 号など広域的な幹線道路網整備の取組を進めます。
 - ・羽田空港周辺地域との連携を強化し、羽田空港を中心とした一体的な成長戦略拠点の形成に寄与する羽田連絡道路の整備を進めるとともに、臨海部における港湾貨物の円滑な輸送、防災機能の強化、交通混雑の緩和に向け、臨港道路東扇島水江町線の整備を進めます。
 - ・都市の活力や市民生活を支える市域の道路網の構築に向け、整備を優先する路線を厳選し、整備路線の重点化など、これまで以上の「選択と集中」による効率的・効果的な道路整備を推進します。また、交差点改良など局所的かつ即効的な対策の取組を進め、早期の効果発現を図ります。
- ※鉄道の連続立体交差化については、前ページの鉄道ネットワーク形成に向けた考え方に記載しています。

■ 道路ネットワーク形成事業の取組時期



※短中期着手事業とは、計画策定から 10 年以内に着手（事業化）をめざす事業

図 2-206 川崎市総合計画

出典：川崎市総合都市交通計画（平成 30 年 3 月改定版）（川崎市 H30.3）P51

【参考】川崎市（川崎市都市計画マスタープラン全体構想）

※内容は川崎市総合計画と同様

- 川崎市の都市機能を、強化などに資する広域的な道路ネットワークとして整備の推進が必要
- 首都圏全体の都市構造の形成や川崎市の交通機能強化を図るため、広域的な幹線道路網の整備の推進が必要。

（４）広域調和・地域連携のまちを支える

交通ネットワークの形成をめざします

①交通ネットワークの形成

- ・首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、魅力や活力の向上に寄与する広域調和・地域連携型の都市構造の骨格となる交通ネットワークの形成を図ります。
- ・公共交通の利用促進に向けた交通体系の構築を図り、環境に配慮した持続可能な交通環境の形成をめざします。
- ・誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の形成をめざします。

②交通体系の骨格

ア. 広域的な交通網

- ・首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網を最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の形成をめざします。
- ・本市の新たな飛躍に向けた拠点形成や首都圏機能の強化を図るため、国際化が進む羽田空港へのアクセスの強化などをめざします。

（３）道路網の整備

②広域的な幹線道路網の整備

- ・本市の都市機能の強化などに資する広域的な道路ネットワークとして、川崎縦貫道路Ⅰ期事業の高速部（大師ジャンクション～国道１５号間）の整備に向けた取組を推進します。
また、Ⅱ期区間（国道１５号～東名高速道路間）の早期具体化に向けた取組を推進します。
- ・首都圏全体の都市構造の形成や本市の交通機能強化を図るため、広域的な幹線道路網として、国道３５７号の整備に向けた取組を推進します。

図 2-207 川崎市都市計画マスタープラン全体構想

出典：川崎市都市計画マスタープラン全体構想（川崎市 H29.3）P25、47

- 外環（東名～湾岸）周辺における湾岸部と内陸部を結ぶ重要物流道路の指定状況は、環状8号線が存在する
- 高速道路では中央環状品川線、横浜環状北線が存在するが、広域防災拠点である東扇島から離れており、災害時に迅速な対応を行うためのネットワークが必要



2-123

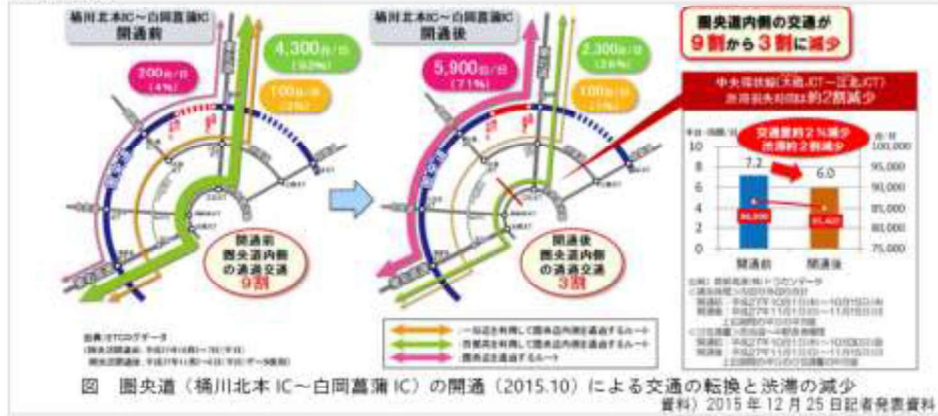
2) 新広域道路交通ビジョン中間とりまとめ（関東ブロック）

- 平常時の課題では、首都圏の渋滞、高速道路のミッシングリンクによる都市間連絡向上のためのネットワーク形成、物流生産性向上を図るための港湾、空港等の物流拠点となる施設へのアクセス強化が必要
- 災害時の課題では、道路ネットワークのミッシングリンクなどによるネットワークの多重性・代替性、ミッシングリンクによる防災上の拠点となる施設等へのアクセス強化が必要
- 広域道路ネットワークの課題では、国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減し、地域の活性化や関東ブロック全体での災害対応力を強化するための整備が必要
- 物流生産性の向上や災害対応力の強化を図る課題では、機能強化が行われている港湾・空港等の物流拠点、公園や道の駅等の災害時に拠点となる施設へのアクセス向上が必要
- 安全・安心・快適な道路空間創出の課題では、一般道路に比べ事故率の低い高速道路の分担率を引き上げるなど、ハード（ミッシングリンクの解消等）の整備が必要

2) 物流・人流の課題【平常時】

① 渋滞

圏央道等の環状道路をはじめとするネットワークの整備や、ピンポイント対策等により、渋滞状況は改善しているものの、首都圏や地方中心都市を中心に依然として渋滞が発生しており、関東地方整備局管内の主要渋滞箇所[※]は、2,876 箇所、91 区間（2018 年 9 月末時点）にのぼる。



関東ブロックの高速道路における渋滞が顕著な箇所としては、東名高速道路（上り）大和トンネル付近、東名高速道路・圏央道 海老名 JCT、中央自動車道（下り）相模湖付近、中央自動車道（上り）小仏トンネル付近、中央自動車道（上り）調布付近、関越自動車道（上り）花園付近、関越自動車道（上り）高坂 S A 付近、京葉道路（上り）幕張付近、東京湾アクアラインなどがある。



※渋滞関係データから渋滞が多発している箇所や特定日に重複している箇所を抽出し、一般の皆様の民間事業者、道路管理者からご意見を伺ったうえで、「首都圏ボトルネック対策協議会」又は各県の「渋滞対策協議会」で特定したものの。

図 2-209 関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ

出典：関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ(国土交通省 H31.1)

② 都市間連絡

圏央道等の整備が進んできたものの、三環状の整備率が約 82%（2018 年 6 月末時点）であるなど、関東ブロックにおいては依然として高速道路のミッシングリンクが存在している。

表 環状道路の整備状況の国際比較

都市名	計画延長	供用延長	整備率	備考
東京	525km	432km	82%	2018年6月末現在
ロンドン	188km	188km	100%	1986年完成
ワシントンDC	103km	103km	100%	1998年完成
ソウル	168km	168km	100%	2007年完成
北京	433km	433km	100%	2009年完成
ベルリン	223km	217km	97%	2017年6月現在
パリ	313km	272km	87%	2018年7月現在



図 環状道路の整備状況の国際比較

資料）諸外国の環状道路の整備状況

図 2-210 関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ

出典：関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ(国土交通省 H31.1)

③ 拠点アクセス

物流生産性向上のためには、機能強化が行われている港湾、空港等の物流拠点となる施設へのアクセス強化が重要である。

なお、関東ブロックにおいて、高速道路から 10 分以内でアクセス可能な港湾は約 9 割、空港は約 8 割、新幹線駅は約 6 割である。



3) 物流・人流の課題【災害時】

① ネットワークの多重性・代替性

山間部を中心に事前通行規制区間が存在し、茨城県や神奈川県等の臨海部では津波浸水想定区域が存在している。富士山や浅間山付近では火山災害警戒区域が存在するなど、広域な範囲で災害時の脆弱区間が広がっている。これらの脆弱区間や道路ネットワークのミッシングリンク・暫定 2 車線区間が存在する地域では、ネットワークの多重性・代替性を高める必要がある。

② 拠点アクセス

ミッシングリンクや脆弱区間（事前通行規制区間等）により、防災上の拠点となる施設等へのアクセスに課題がある。例えば、中山間地域においては、県庁所在地と県内防災拠点の間に脆弱箇所が存在している。

図 2-211 関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ

出典：関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ(国土交通省 H31.1)

3. 広域的な道路交通の基本方針

地域の将来像や課題を踏まえ、広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT 交通マネジメントの各分野における基本方針を次のとおり設定する。

(1) 広域道路ネットワーク

○対流の促進に資するネットワークの形成・機能向上と拠点へのアクセス向上

- ・ 国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減し、地域の活性化や関東ブロック全体での災害対応力を強化するためには、様々な地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き〔対流〕が重要であり、東日本と西日本をつなぐ物流軸の形成、日本海・太平洋の二面活用、コンパクト＋ネットワーク、リダンダンシーの確保等を実現する必要がある。このため、暫定2車線区間や脆弱区間（事前通行規制区間等）の解消といった既存ネットワークの機能向上を図ると共に、このネットワークをさらに効率的に機能させるための基幹となるネットワークの形成を図る。
- ・ 他の交通モードとの連携による物流生産性の向上や災害対応力の強化を図るため、機能強化が行われている港湾・空港等の物流拠点、公園や道の駅等の災害時に拠点となる施設へのアクセス向上を図ると共に、地域の安全・安心の確保や観光振興による地域の活性化等に寄与するため、主要な鉄道駅等の交通拠点、救急医療機関等の医療福祉施設、観光地等へのアクセス向上を図る。

○予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施

- ・ 形成したネットワークを次世代に継承するため、定期点検結果等のメンテナンスに係るデータの蓄積を図りつつ、本格的な予防保全による道路の老朽化対策を進める。

○安全・安心・快適な道路空間の創出

- ・ 誰もが安全・安心で快適に移動できる道路空間を創出するため、平常時・災害時の適切な道路管理に引き続き取り組む。また、交通安全や信頼性、災害時のリダンダンシー確保の観点から課題のある暫定2車線区間における交通安全対策や4車線化を推進すると共に、一般道路に比べ事故率の低い高速道路の分担率を引き上げるなど、ハード（ミッシングリンクの解消等）・ソフト（交通マネジメント）両面から取組を進める。

図 2-212 関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ

出典：関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ(国土交通省 H31.1)

(4) その他の最新計画の整理

1) 京浜港の総合的な計画

- 京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークの形成が必要
- 京浜港の目標とする貨物量は、H20（760 万 TEU）に対して H42 年は約 2 倍（1,470 万 TEU）



図 2-213 京浜港の総合的な計画

出典: 京浜港の総合的な計画 概要版(京浜港連携協議会 H23.9)P5,2

2) 東京港第8次改訂港湾計画について

- 円滑な交通ネットワークを図り、物流の効率化を進めることが必要

1 港湾計画の方針(東京港港湾計画一改訂一)

Ⅱ 東京港の将来像

国際戦略港湾・東京港の一翼を担う東京港は、首都圏4,000万人の人口を背後に擁し、国内最多の外資コンテナ取扱取扱数を誇る我が国屈指の国際戦略港湾である。

東京港から輸出される貨物は、産業機械や自動車部品・電気機械等の高付加価値製品が過半を占めるなど、東京港は、我が国の産業活動を支える重要なインフラである。

また、食料品、衣類、日用雑貨など、首都圏に住む人々が消費する生活関連物資を迅速、安全かつ確実に搬送しており、首都圏の日常生活を支える港としても、極めて重要な役割を担っている。

一方、世界の物流動向に目を向けると、東アジアを中心に急増する貨物需要を背景に、輸送の効率化を図るため、コンテナ船の大型化や荷役地の集約化が進んでいる。製造業における更なる国際競争力の進展や、今後、環太平洋戦略的経済連携協定（TPP）の発効による経済状況の変化も予想される。

こうした激しい変化の中、東京港が一体となり、我が国と欧州、北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、東京港を構成する三港それぞれの特性を活かすとともに、港湾管理者が国とも連携し、民の視点の導入等による効率的な港湾運営を実現するなど、東京港の共通の考え方に基いて港湾計画を改訂することとした。

東京港が我が国のメインポートの一つとして、今後も選択され続けるためには、港湾施設の充実及びサービスの向上により、より使いやすき港へと変革させていく必要がある。

これまでの埠頭整備は、中長期間に始まり、近年では取られた空間を更に効率的に利用するため、供用しながら大規模の再整備を実現させるなど、増加する貨物需要に対応してきた。今後は、これまで以上に施設の再整備を積極的に推進し、それを基盤として既存埠頭の再編・高度化を進める。

また、円滑な交通ネットワークの確保やロジスティクス機能の強化を図り、総合的な物流の効率化を進める。

あわせて、利便性の向上や基盤コストの削減等を進めることで、東京港の更なる国際競争力の強化を図り、欧米との国際基幹航路はもとより、輸出入の大宗を占めるアジア地域との航路の拡充を図っていく。

また、東京港は、業務、商業、居住、観光、交流などの都市機能を有するとともに、その背後には我が国の政治、経済、情報などの機能が高度に集積した東京都市部が連なっている。この優位性を活かして国際会議の誘致、観光振興等の取組を推進し、世界に東京の魅力を発信していくことが求められている。このため、臨海副都心で、MCE・国際観光拠点化を進めるとともに、新たに大型クルーズ客船埠頭を整備し、世界中の人が訪れる魅力あるみなと・まちづくりを展開していく。

こうした都市機能と物流とが円滑に流れる動線の確保についても、今後とも配慮していく。

さらに、東京港では豊かな自然環境と共生するみなとづくりを進めるため、これまで親水空間の創出や自然環境の保全・再生に取り組みしてきた。今後も、この地域に住み、働く人々、また、訪れる都民や観光客など、全ての人々にとって重要な環境資産である緑地や水辺空間の魅力向上に取り組み、多様な生物の生息環境の改善を図るとともに、人とみなと・港とのつながりを取り戻す施策を進めていく。

平成23年3月に発生した東日本大震災は、東京港の防災対策にも多くの教訓を与えた。大規模災害発生時においても、津波・高潮から都民を守り、緊急物資や被災者の円滑な輸送を確保し、首都圏経済活動の停滞を回避するための万全な対策を更に進め、また、今後の施設整備に当たっては、災害時における施設の運用にも配慮した上で、防災力の向上を図っていく。さらに、施設が常に健全な状態で機能するよう、効率的、効果的な維持管理や施設改修を行っていく。

加えて、平成25年9月、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が決定し、臨海部には多数の競技会場が整備されることとなった。今後、大会の成功に向け万全の準備を進めるとともに、大会終了後は、臨海部を「誰もが、いつでも、どこでも、いつでもスポーツを楽しみ、スポーツの力で人と都市が活性化する『スポーツ都市東京』の実現」に寄与する地区として、将来に引き継いでいく。

これらの施策を連携させることにより、港湾機能と都市機能とが有機的に結合した「世界に誇る都市型総合港湾・東京港」の創造を目指し、平成30年代後半を目途年次として、港湾計画を改訂する。

※1 国際戦略港湾：アジア・北米・欧州間を結ぶ主要な航路のこと。

P7



図 2-214 東京港第8次改訂港湾計画について

出典:東京港第8次改訂港湾計画について(東京都港湾局 H26.11)P7,8

3) 川崎港港湾計画書

- 東京港、横浜港及び羽田空港に近接した地理的特性を有し、交通ネットワークの充実・強化を図ることが必要

I 港湾計画の方針

るとともに、京浜港の一員として、今後増大するアジアのコンテナ貨物に対応するため、ターミナルの拡張や更なるロジスティクス機能の拡充などによる外内貿コンテナ機能の強化が求められている。また、主要品目である完成自動車の東日本の輸出拠点、国内輸送拠点としての役割を担うべく、保管及び輸送機能の強化が求められている。さらに、東京港、横浜港及び東京国際空港（羽田空港）に近接する地理的特性を有し、陸海空の結節点として、豊富な倉庫群を活かした総合的な物流拠点機能を担うため、交通ネットワークの充実・強化及び港湾施設利用サービスの充実・高質化等が求められている。

また、資源・食料等の安定供給を担うバルク貨物の取扱機能の強化・高度化を図る観点から、既存埠頭の再編・集約が求められている。さらに、エネルギーの受け入れ施設の集積を活かし、首都圏の住民生活・産業活動を支えるエネルギー拠点としての機能を担うべく、エネルギーの安定的供給に向け、バルク輸送機能の強化及び低炭素社会の実現に向けた再生可能エネルギーの活用促進が求められている。

これまで川崎港では、首都圏を支える防災機能として、大規模地震に対する岸壁の耐震強化や高潮等による浸水被害から背後地を防護する防潮堤及び国の基幹的広域防災拠点として緑地の整備を進めてきたが、幹線貨物輸送機能のための耐震強化岸壁が未整備であり、大規模地震発生時の切迫性が指摘されている。昨今、震災時の物流機能維持に対応するための施設整備が急務となっている。

一方、市民の暮らしや価値観が多様化するなか、市民等が憩い、楽しむことの出来る親水性の高い賑わい空間の創出、交流拠点の充実等が求められている。また、環境にやさしい港湾として、廃棄物海面処分場の確保等の環境問題にも対応していくことが求められている。

— 2 —

図 2-215 川崎港港湾計画書

出典：川崎港港湾計画書（川崎港港湾管理者 川崎市 H26.11）P2

4) 横浜港

- 広域道路ネットワークの整備が進む中、将来にわたって発生する物流交通を円滑に処理することが必要

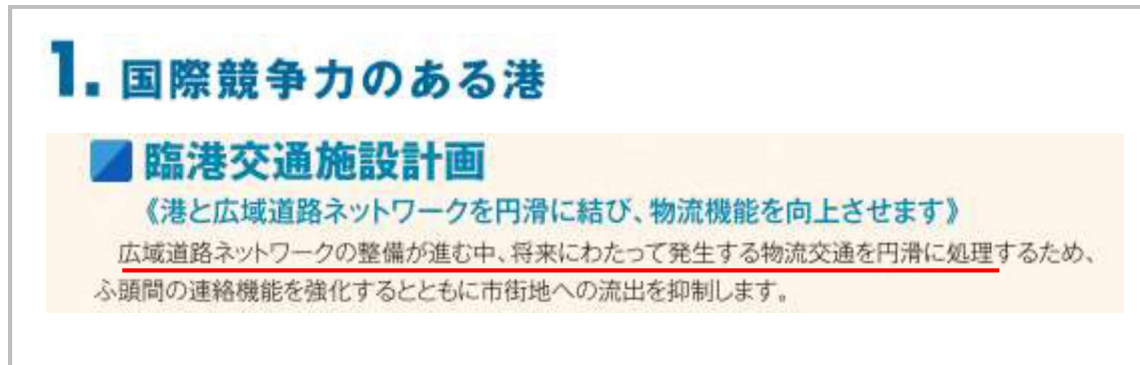


図 2-216 横浜港港湾計画

出典：横浜港港湾計画（横浜市港湾局 H26.12）P4

5) 航空需要予測

- 近年、羽田空港を利用する訪日外国人旅客数は増加傾向（H27 年までの 5 年間で約 4 倍）
- 航空需要予測において、2022 年には 2002 年の約 1.4 倍の国内旅客数を予測

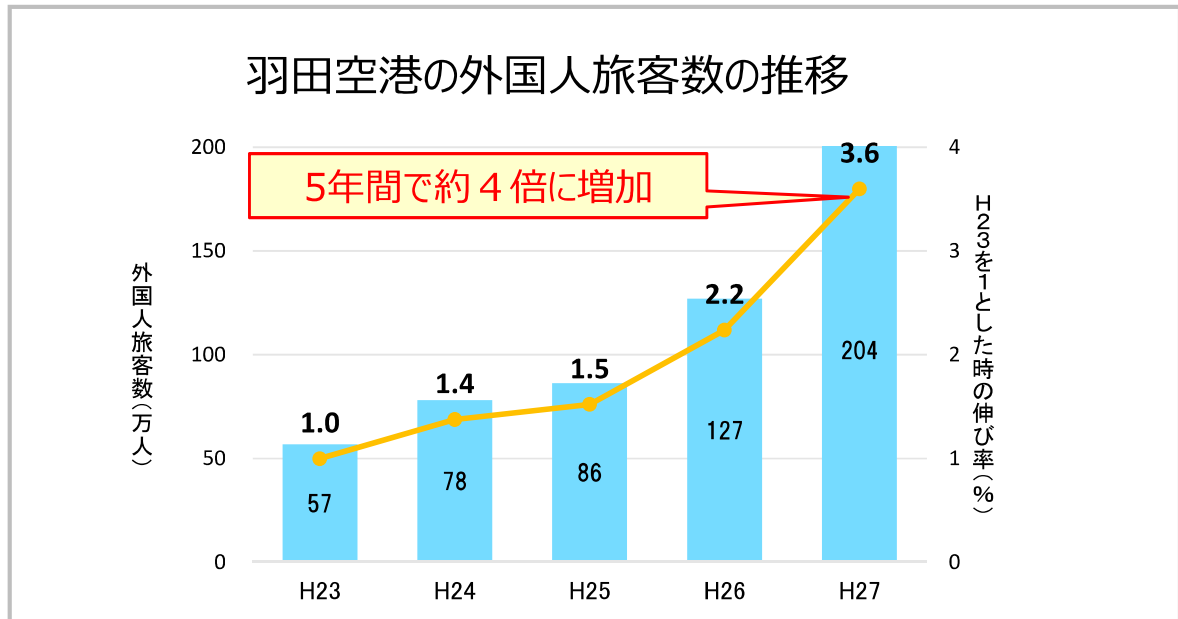


図 2-217 国際航空旅客動態調査推計結果

出典：国際航空旅客動態調査推計結果(国土交通省)

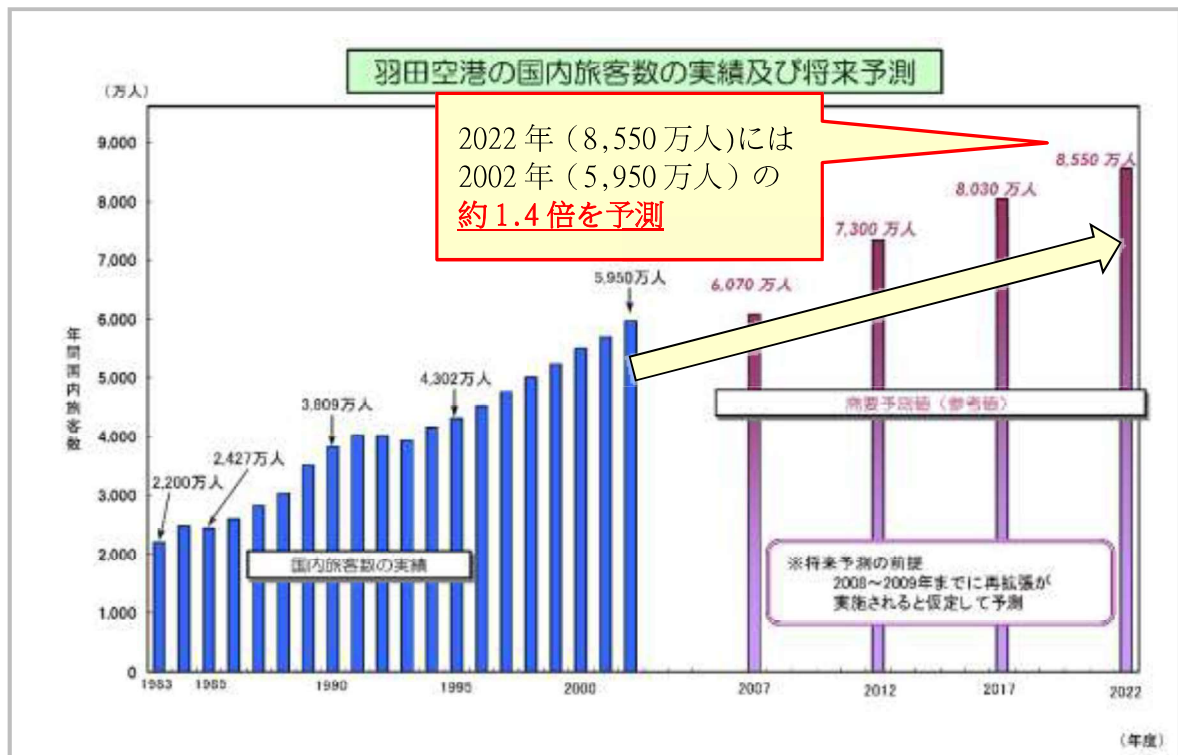


図 2-218 航空需要予測

出典：航空需要予測(国土交通省航空局 H13.5)P2

2.3 広域的・地域的な課題の整理

2.3.1 横浜北西線開通による交通状況の変化の整理

(1) 高速道路の交通状況の変化

1) 断面交通量

下図に示す高速道路の各断面において、2019年と2020年の交通量の比較を行った。なお、2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

横浜北西線の開通後、多くの断面で2019年の交通量を下回っているが、横浜北線は前年を上回る交通量に増加した。

表 2-47 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
車両感知器データ	トラカンデータ (5分単位等)	2019年7月 2020年7月	取得データ区分において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計



図 2-219 高速利用交通量集計断面

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

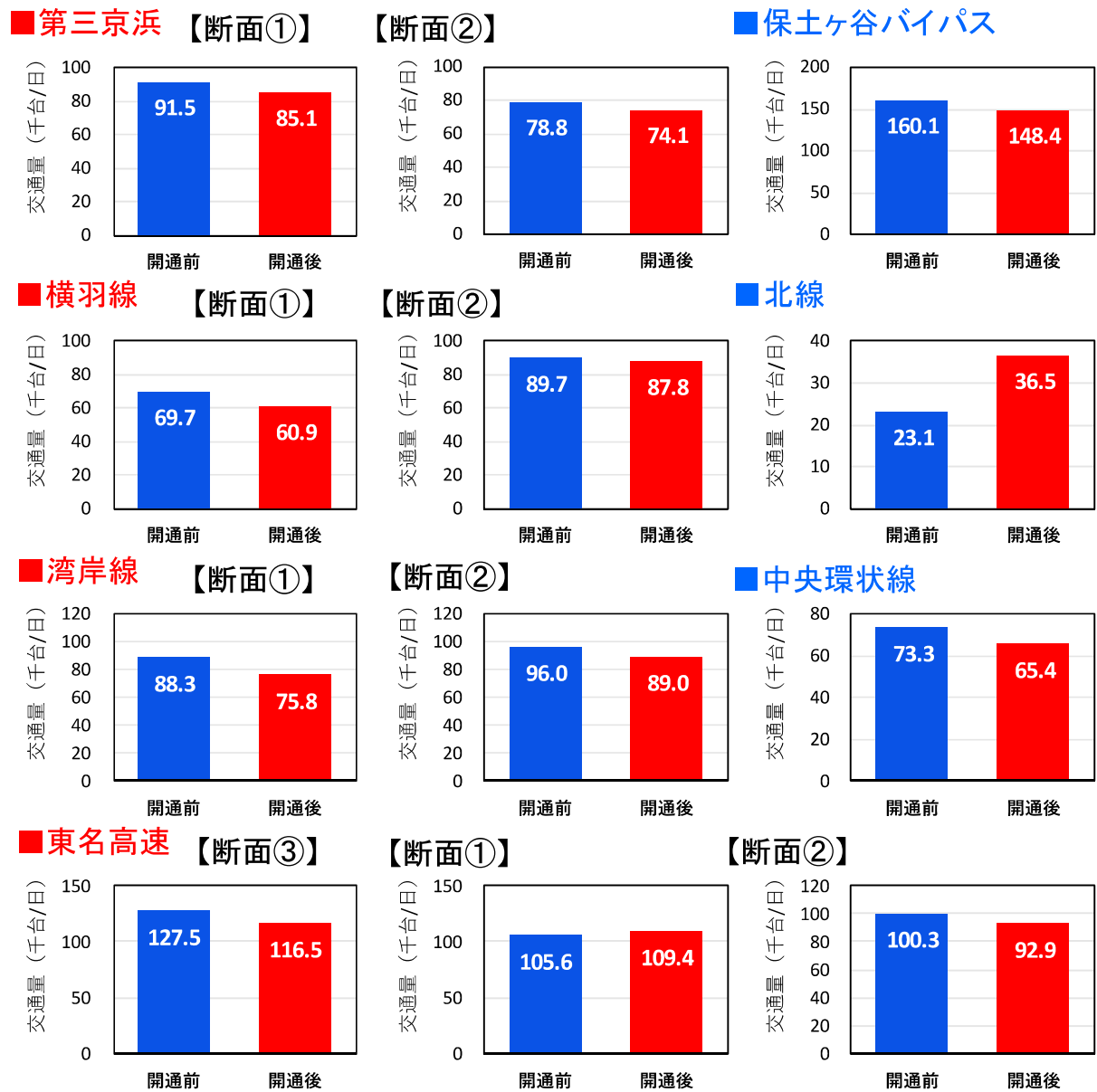


図 2-220 高速ネットワーク断面交通量開通前後比較

2) 区間旅行速度

下図に示す高速道路の各区間において、2019 年と 2020 年の旅行速度の比較を行った。なお、2020 年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

表 2-48 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 7 月 2020 年 7 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象として集計



図 2-221 高速ネットワークにおける旅行速度集計区間

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

(A) 平日区間旅行速度

a) 平日朝ピーク（7 時台～8 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後、横羽線区間②と湾岸線区間①の速度は向上しており、一方、横浜北線の速度は低下した。

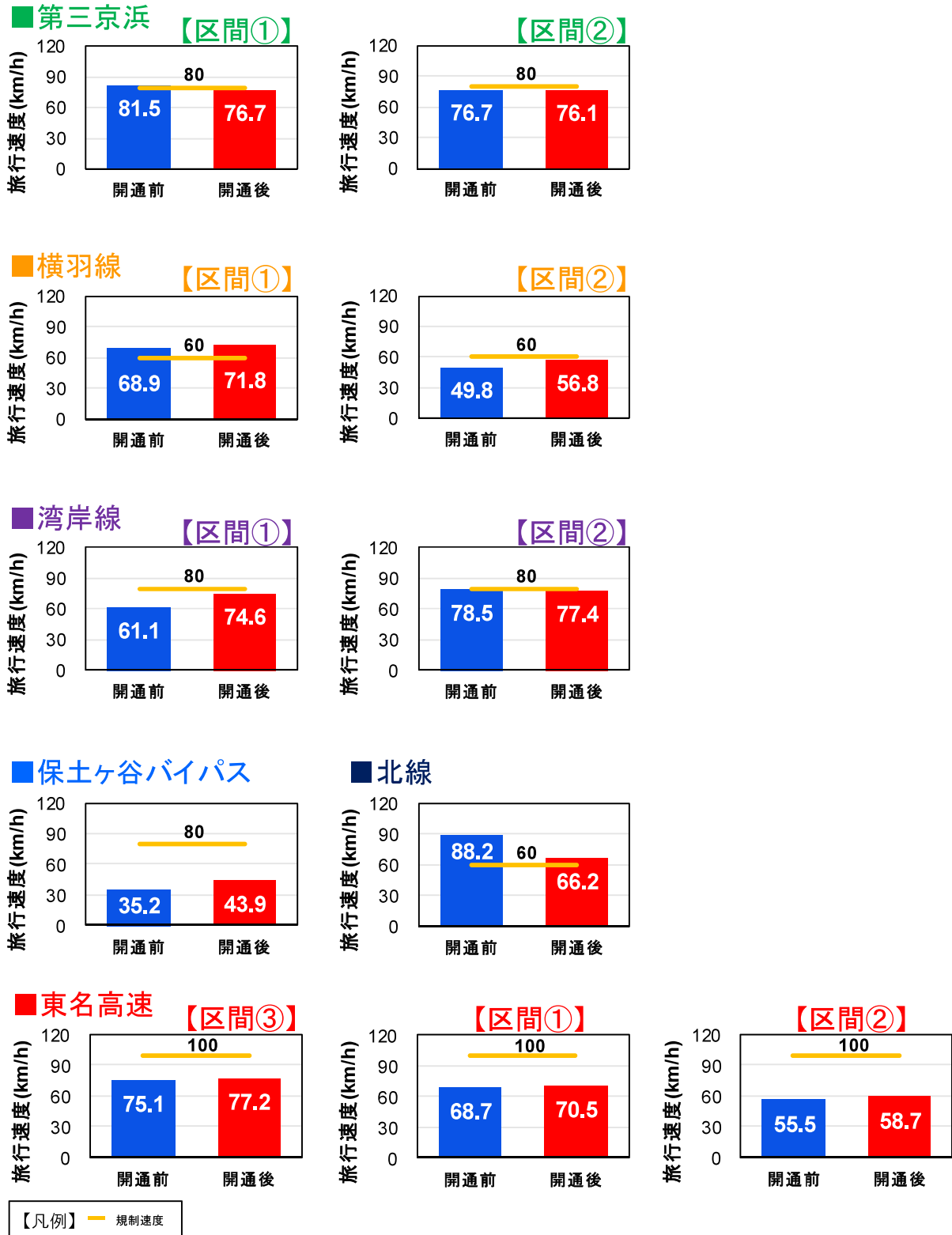


図 2-222 高速道路区間旅行速度(平日朝ピーク上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後、保土ヶ谷下りと湾岸線区間①下りの速度が向上した。

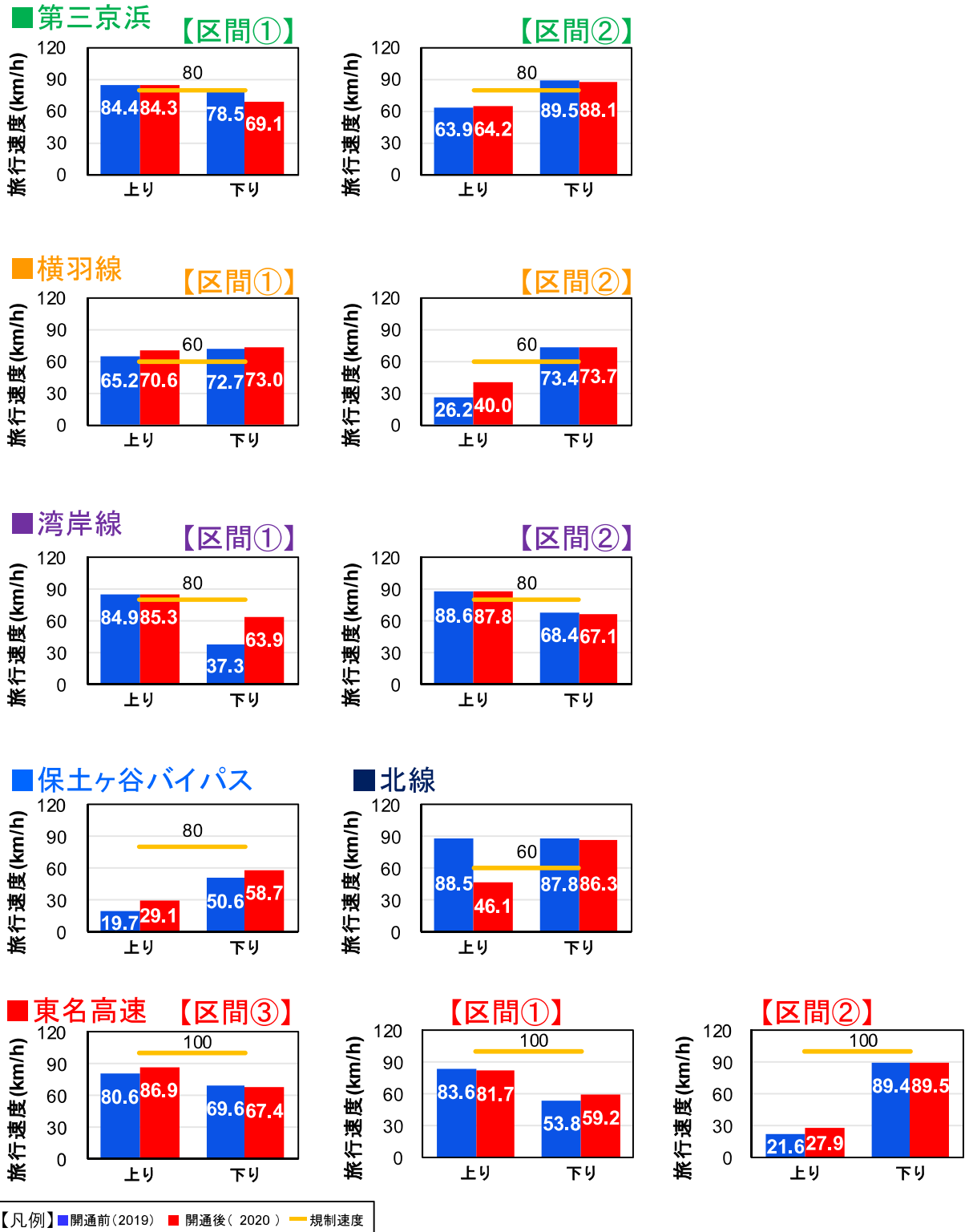


図 2-223 高速道路区間旅行速度(平日朝ピーク上下線別)

b) 平日タピーク（17 時台～18 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後、東名区間③と保土ヶ谷バイパスの速度が向上した。

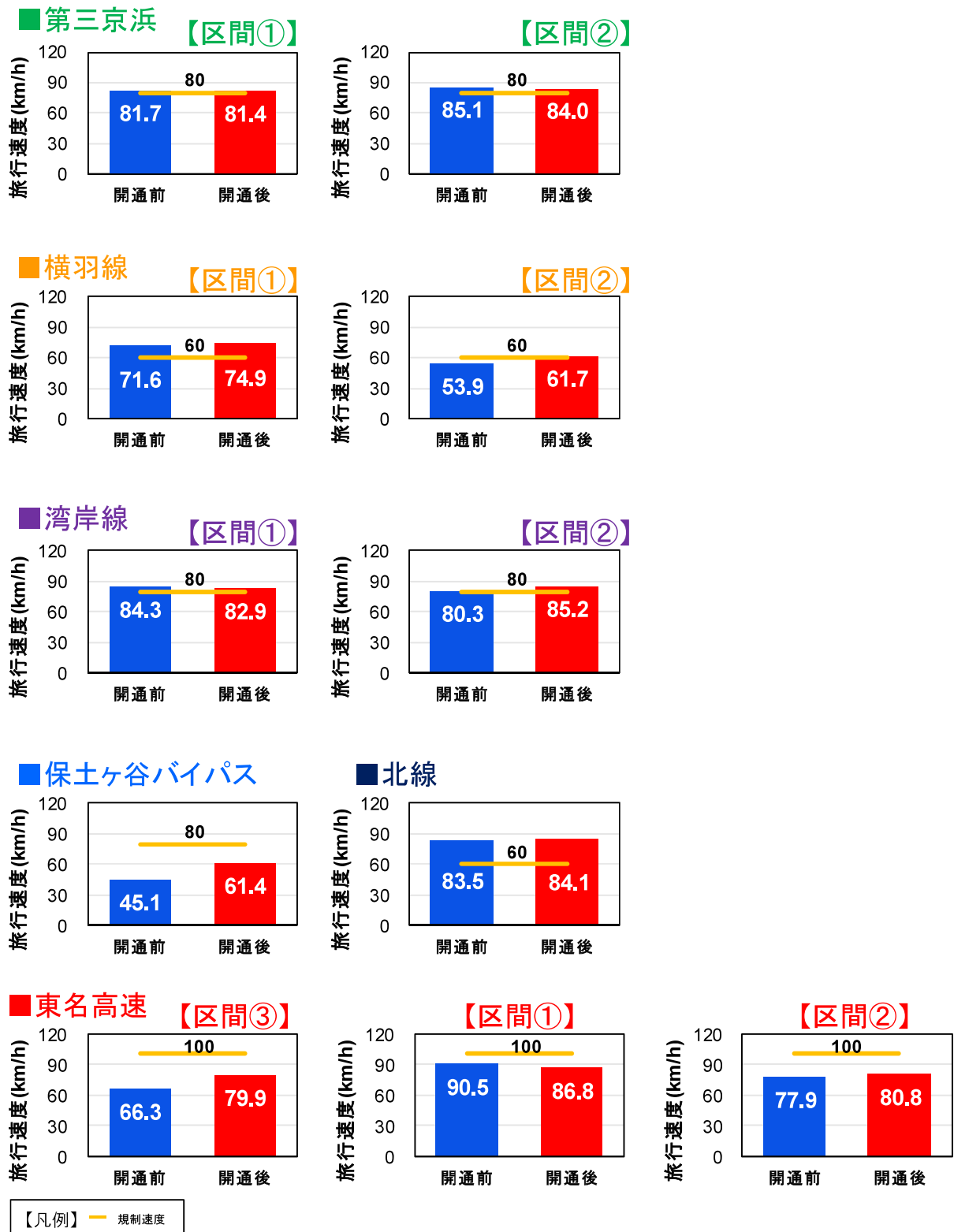


図 2-224 高速道路区間旅行速度(平日タピーク上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後、保土ヶ谷バイパスと東名区間③上りの速度が向上した。

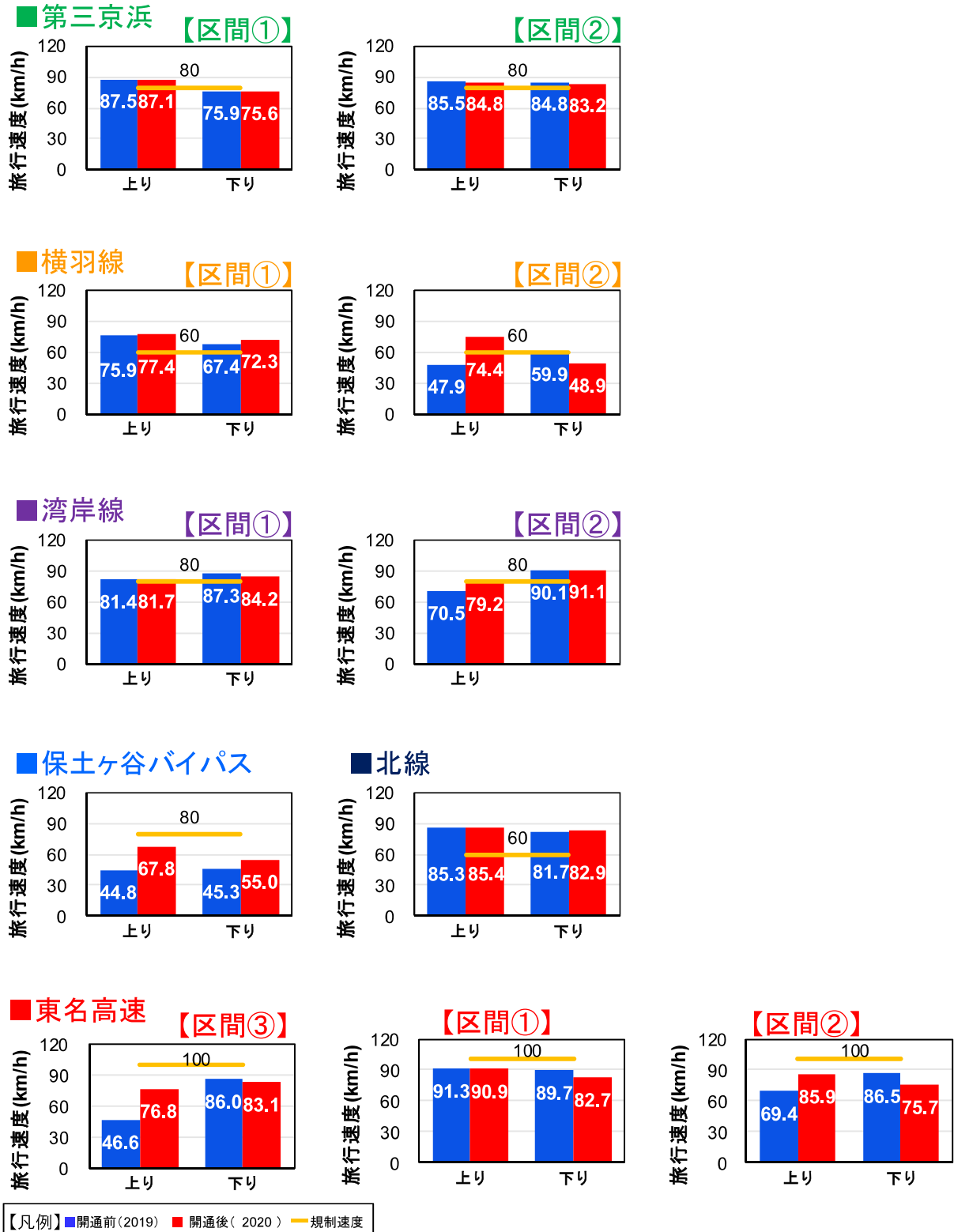


図 2-225 高速道路区間旅行速度(平日タピーク上下線別)

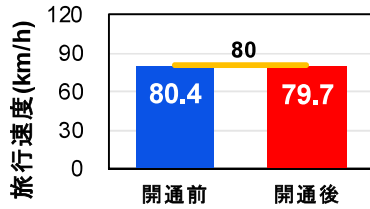
c) 平日昼間 12 時間（7 時台～18 時台）

■ 上下線平均

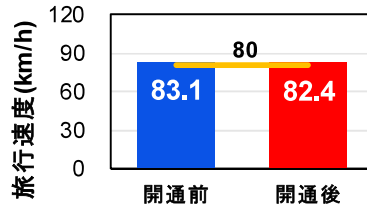
横浜北西線開通後、保土ヶ谷バイパスと横羽線区間②の速度が向上した。

■ 第三京浜

【区間①】

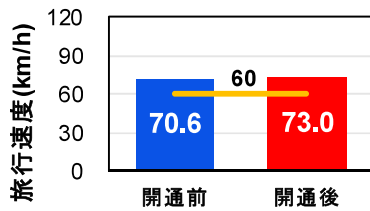


【区間②】

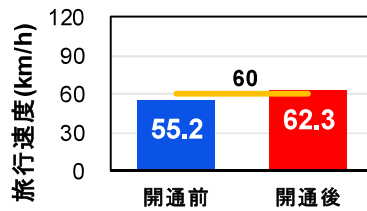


■ 横羽線

【区間①】

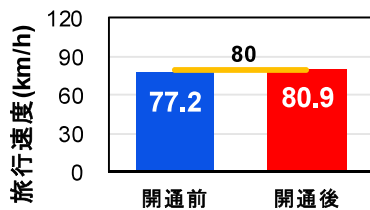


【区間②】

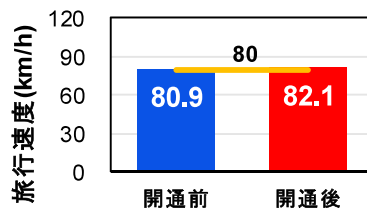


■ 湾岸線

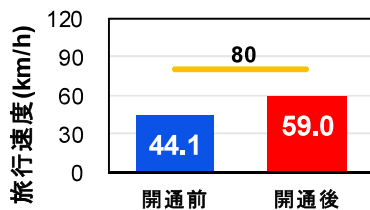
【区間①】



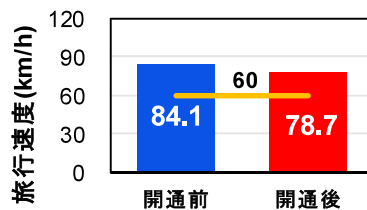
【区間②】



■ 保土ヶ谷バイパス

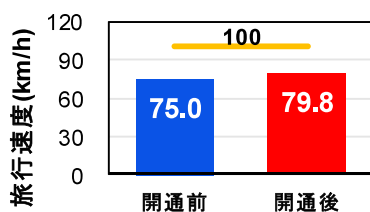


■ 北線

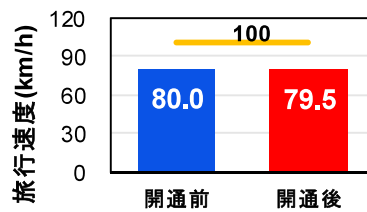


■ 東名高速

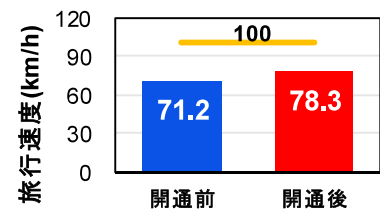
【区間③】



【区間①】



【区間②】



【凡例】 — 規制速度

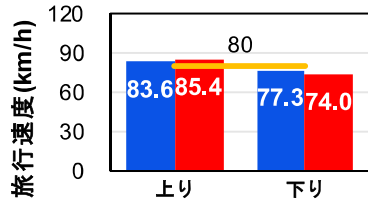
図 2-226 高速道路区間旅行速度(平日昼間 12 時間上下線平均)

■ 上下線別

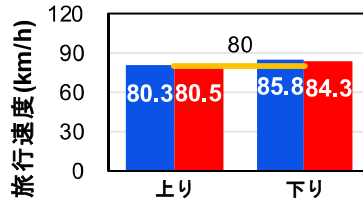
横浜北西線開通後、保土ヶ谷バイパスと横羽線②の上りの速度が向上した。

■ 第三京浜

【区間①】

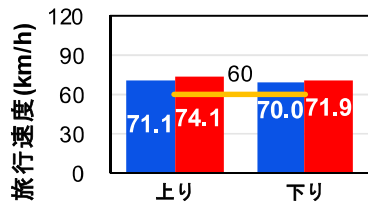


【区間②】

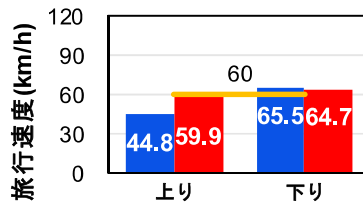


■ 横羽線

【区間①】

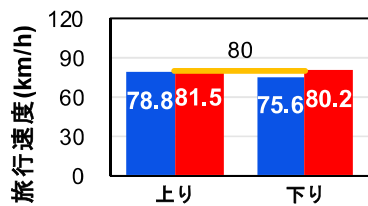


【区間②】

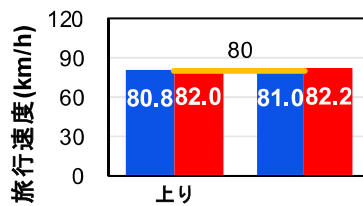


■ 湾岸線

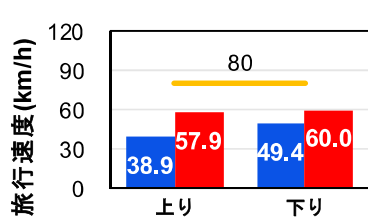
【区間①】



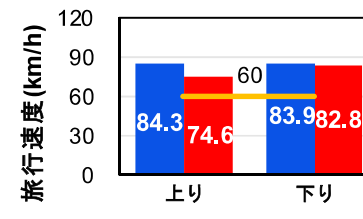
【区間②】



■ 保土ヶ谷バイパス

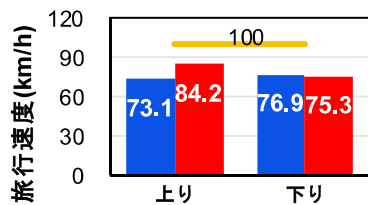


■ 北線

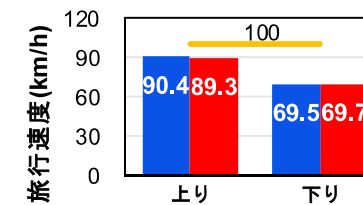


■ 東名高速

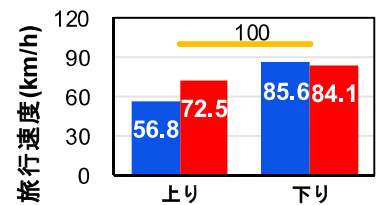
【区間③】



【区間①】



【区間②】



【凡例】■ 開通前(2019) ■ 開通後(2020) — 規制速度

図 2-227 高速道路区間旅行速度(平日昼間 12 時間上下線別)

(B) 休日区間旅行速度

a) 休日朝ピーク（7 時台～8 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後、保土ヶ谷バイパスの速度が向上した。

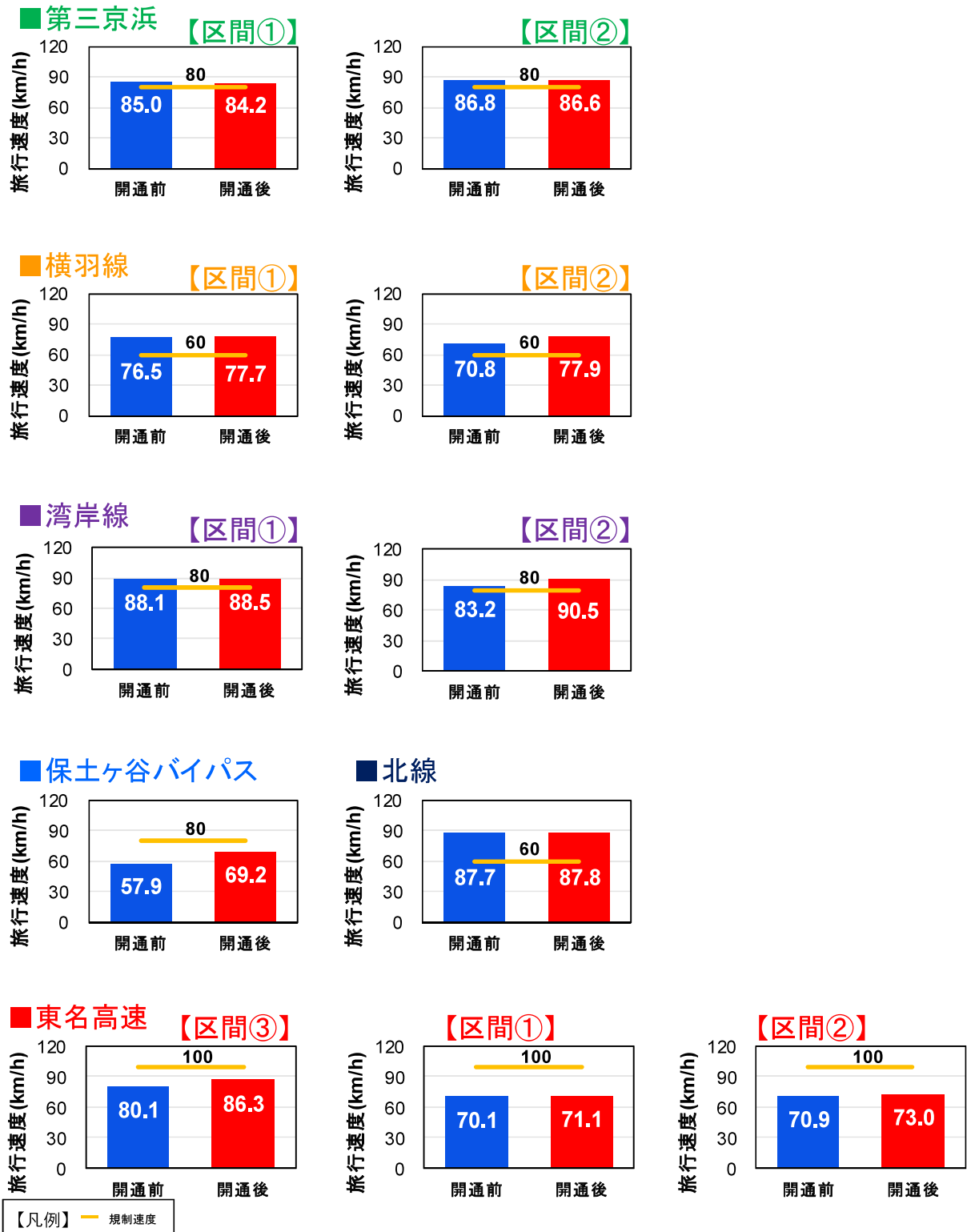


図 2-228 高速道路区間旅行速度(休日朝ピーク上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後、保土ヶ谷バイパス上りの速度が向上した。

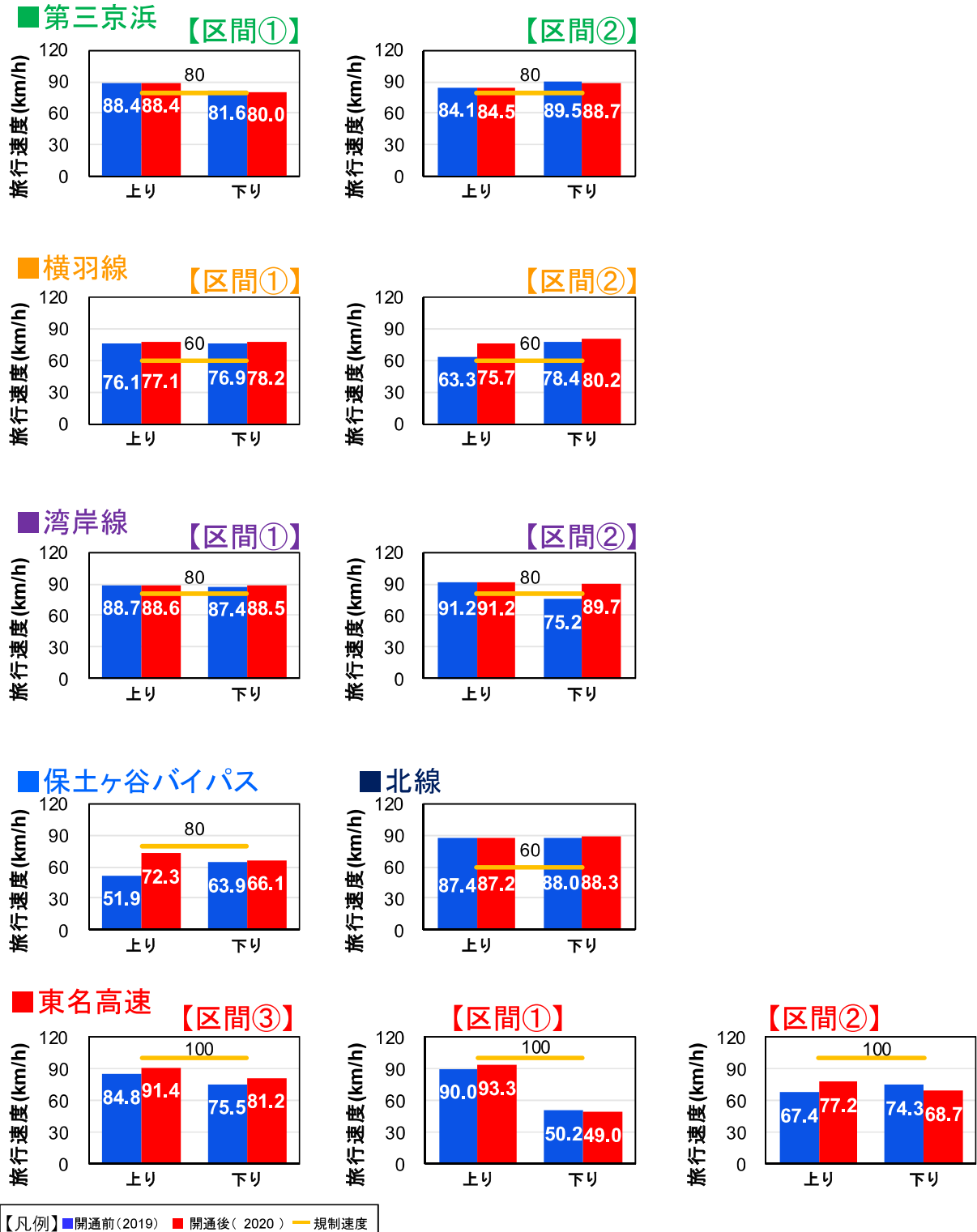


図 2-229 高速道路区間旅行速度(休日朝ピーク上下線別)

b) 休日タピーク（17 時台～18 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後、保土ヶ谷バイパスの速度が向上した。

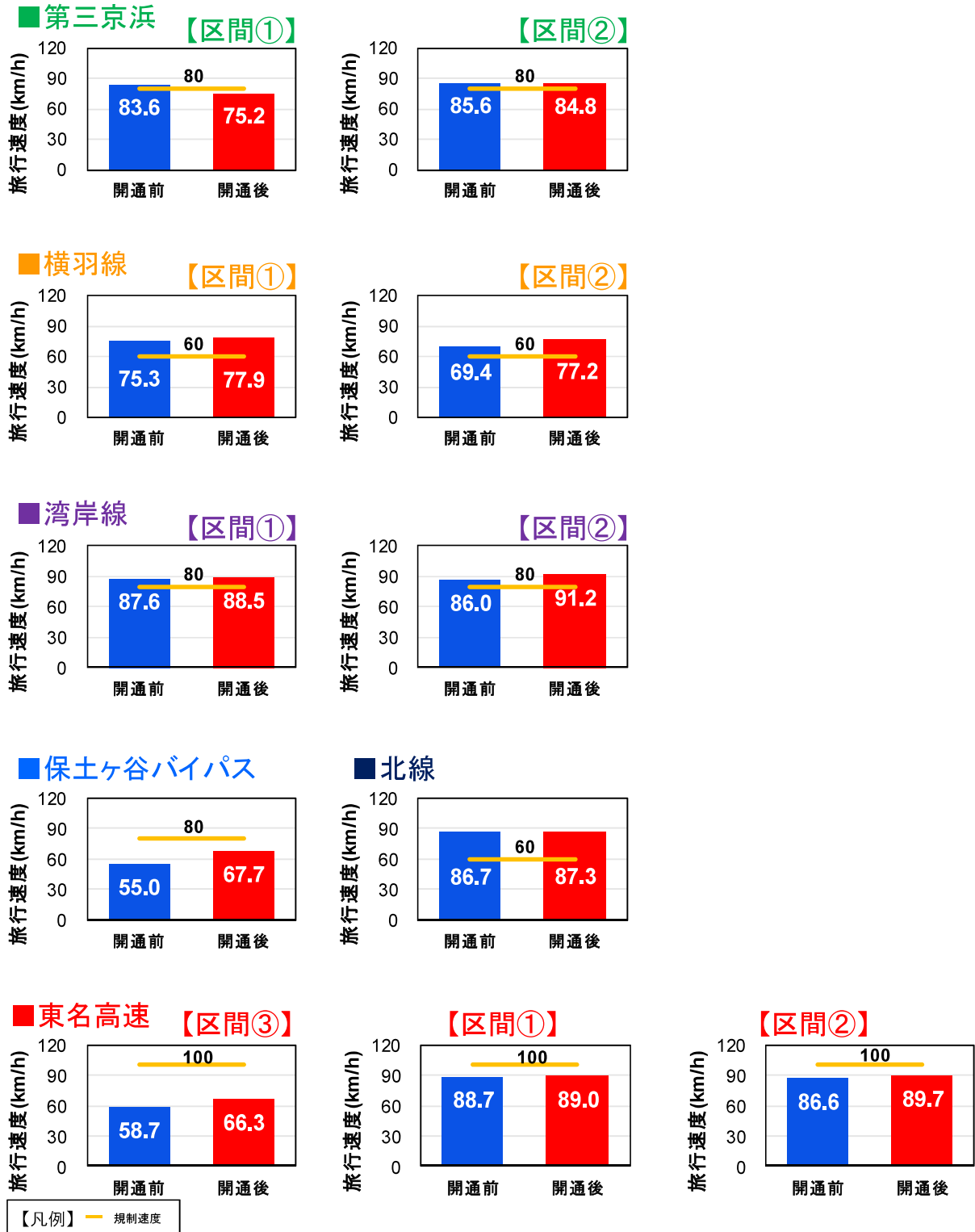


図 2-230 高速道路区間旅行速度(休日タピーク上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後、保土ヶ谷バイパスの速度が向上した。

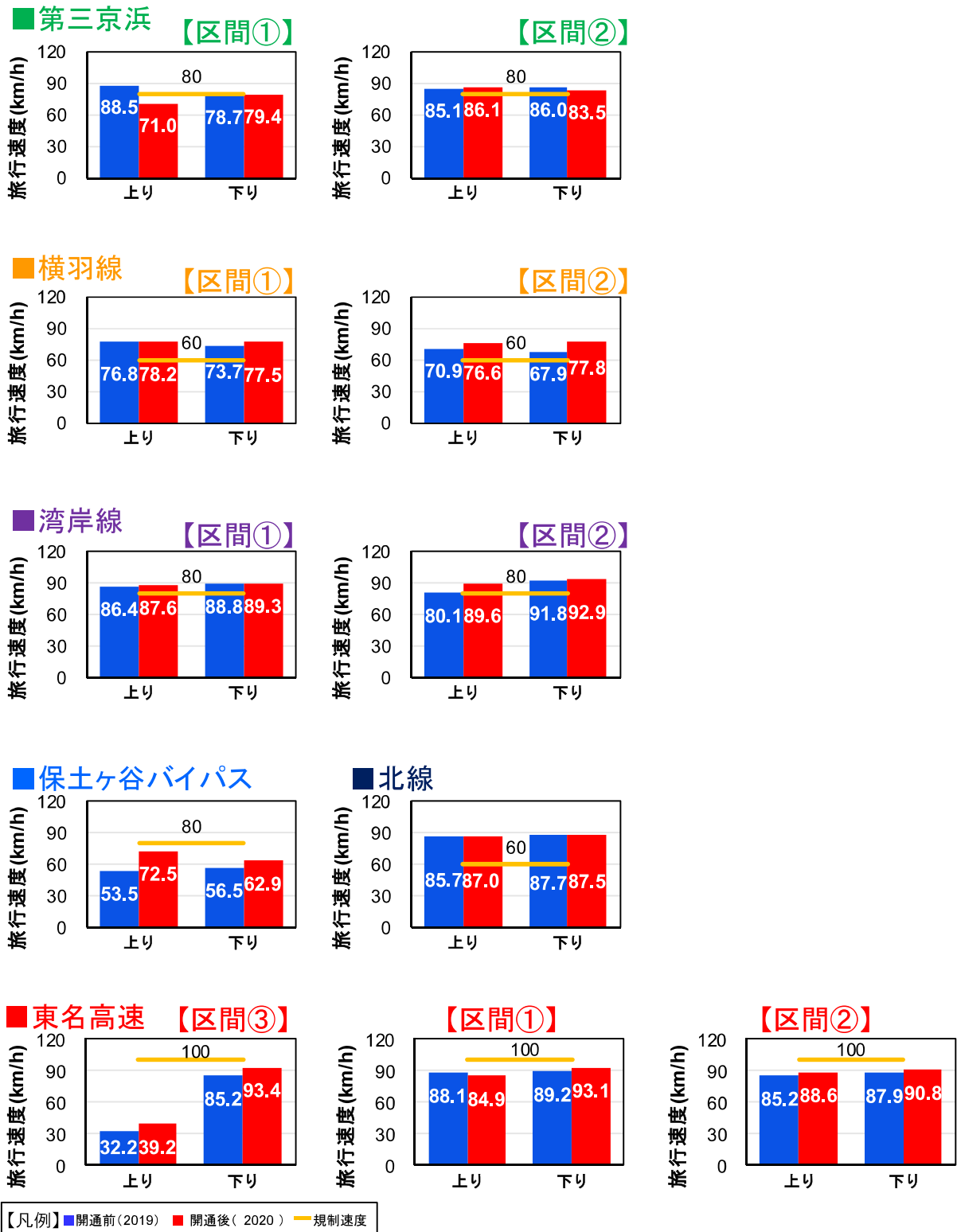


図 2-231 高速道路区間旅行速度(休日タピーク上下線別)

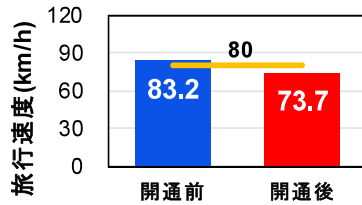
c) 休日昼間 12 時間（7 時台～18 時台）

■ 上下線平均

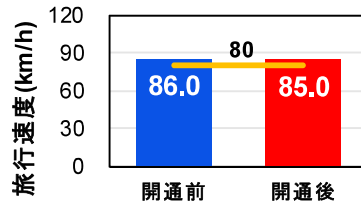
横浜北西線開通後、東名区間③と保土ヶ谷バイパスの速度が向上した。

■ 第三京浜

【区間①】

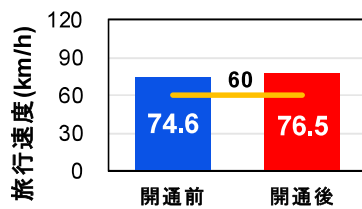


【区間②】

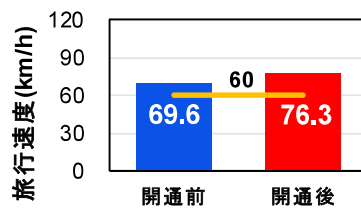


■ 横羽線

【区間①】

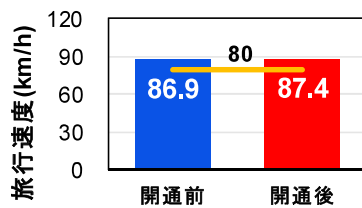


【区間②】

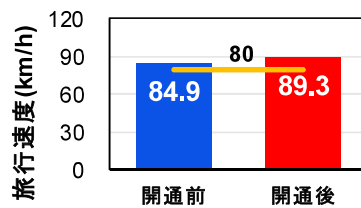


■ 湾岸線

【区間①】

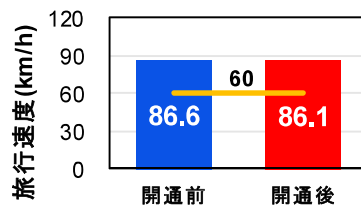
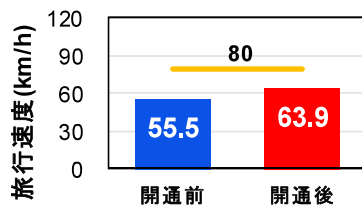


【区間②】



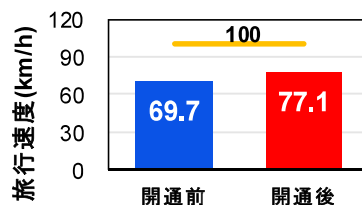
■ 保土ヶ谷バイパス

■ 北線

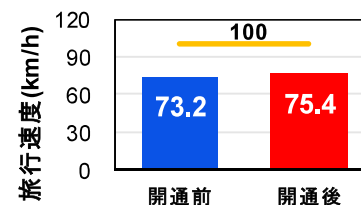


■ 東名高速

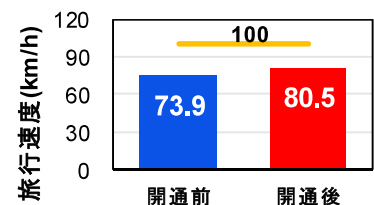
【区間③】



【区間①】



【区間②】



【凡例】 — 規制速度

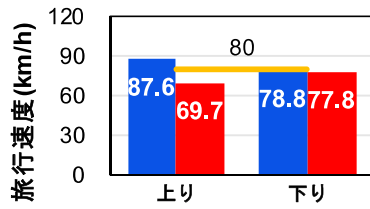
図 2-232 高速道路区間旅行速度(休日昼間 12 時間上下線平均)

■ 上下線別

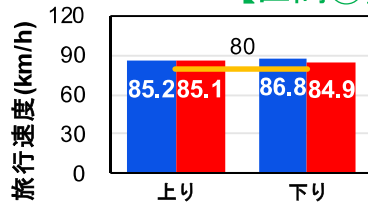
横浜北西線開通後、保土ヶ谷バイパスと東名区間③の上りの速度が向上した。

■ 第三京浜

【区間①】

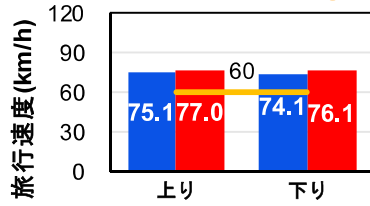


【区間②】

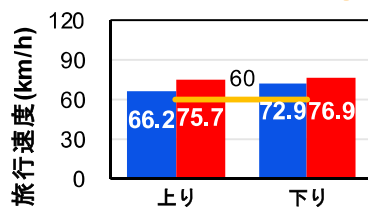


■ 横羽線

【区間①】

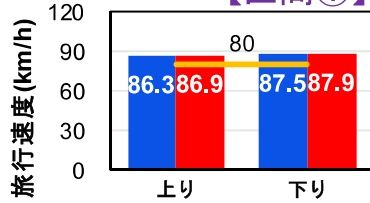


【区間②】

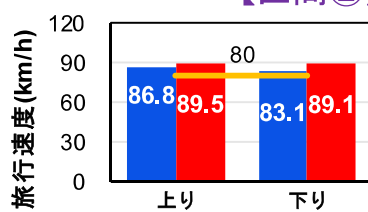


■ 湾岸線

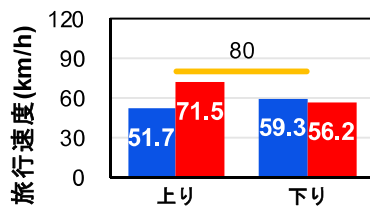
【区間①】



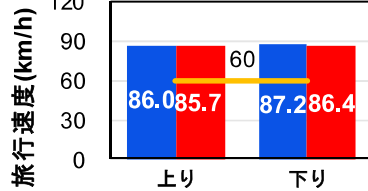
【区間②】



■ 保土ヶ谷バイパス

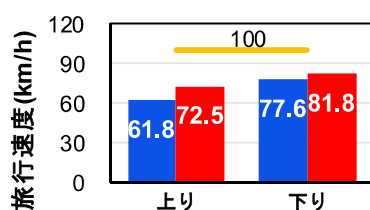


■ 北線

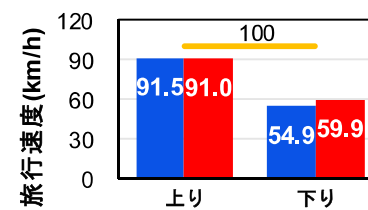


■ 東名高速

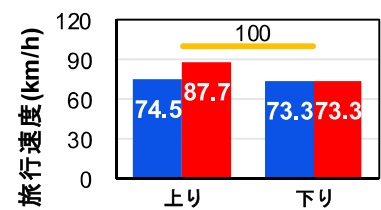
【区間③】



【区間①】



【区間②】



【凡例】■ 開通前 (2019) ■ 開通後 (2020) — 規制速度

図 2-233 高速道路区間旅行速度(休日昼間 12 時間上下線別)

3) 東名利用車両の交通流態

東名横浜町田～厚木間断面を利用した車両を 100 としたときの路線ごとの流態割合を算出し、横浜北西線開通における影響を平休別に確認した。なお、2020 年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

表 2-49 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 7 月 2020 年 7 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象に集計

(A) 平日の交通流態

横浜北西線開通後、東名（横浜青葉以東）及び保土ヶ谷バイパス利用割合が約 72%から約 66%と約 6%減少した。なお、環八の利用割合は大きな変化は見られなかった。

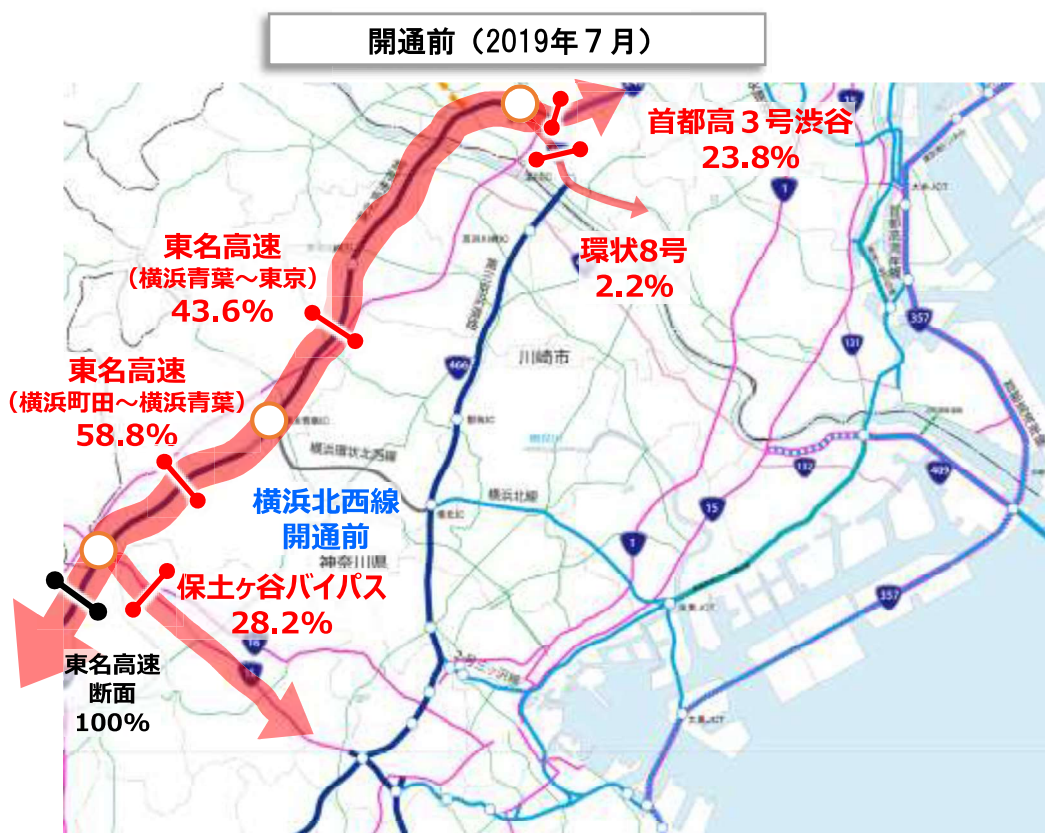
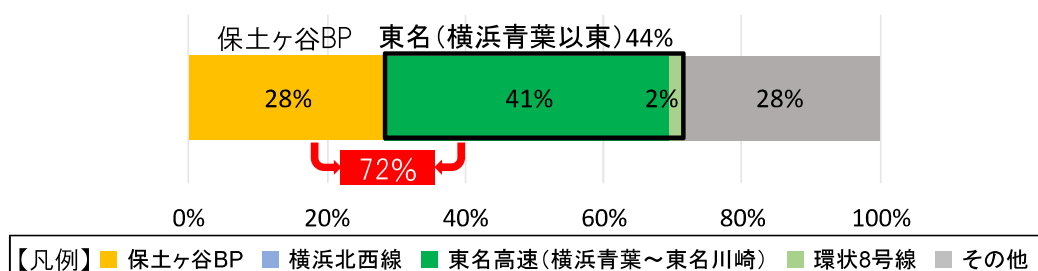


図 2-234 東名利用車両の交通流態(2019 年 7 月平日)

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成



※IC で流出入する交通の存在、及び丸め誤差により合計が 100 にならないことがある

図 2-235 東名利用車両の交通流態分担割合(2019 年 7 月平日)

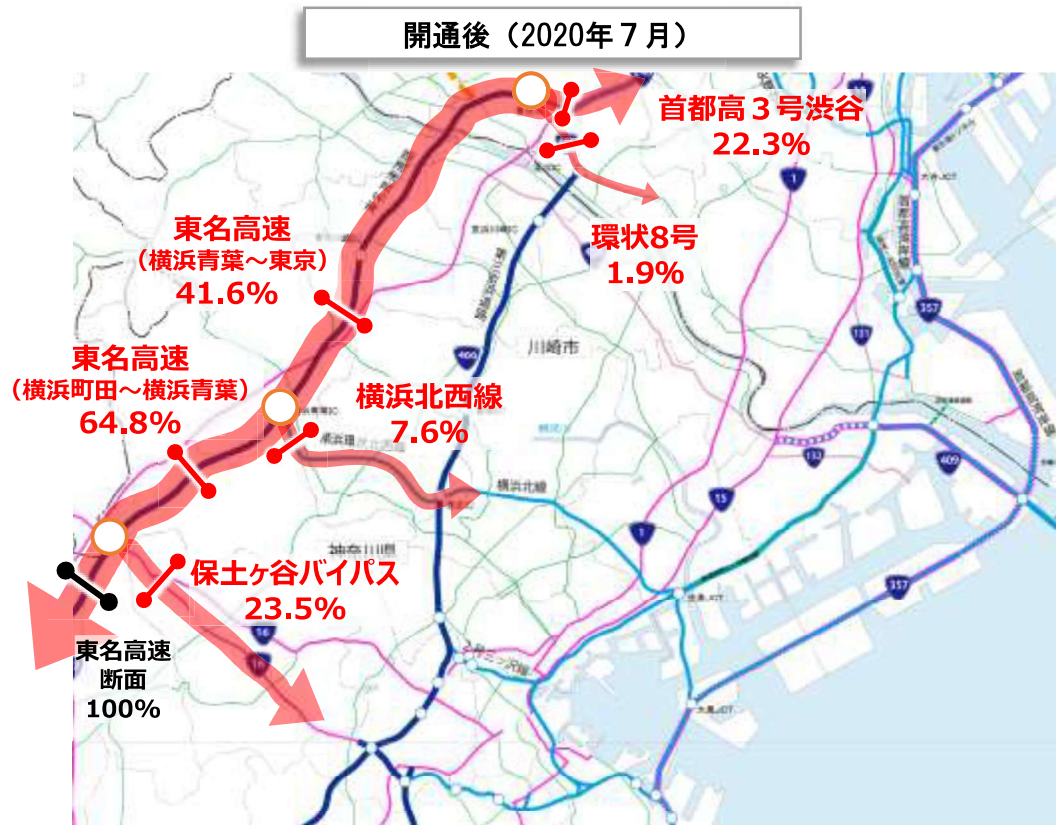
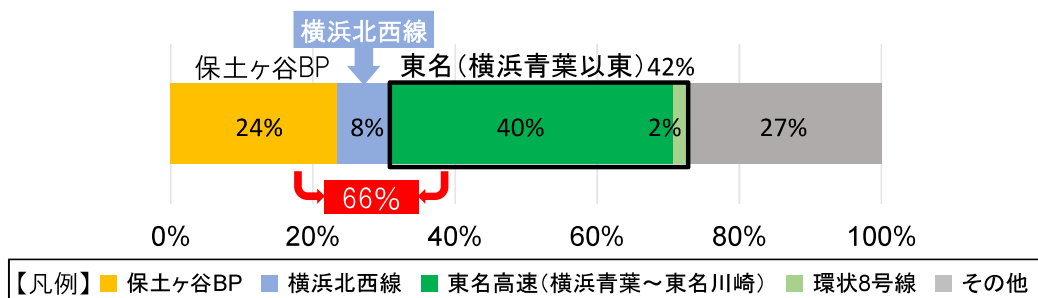


図 2-236 東名利用車両の交通流態(2020年7月平日)

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成



※ICで流入する交通の存在、及び丸め誤差により合計が100にならないことがある

図 2-237 東名利用車両の交通流態分担割合(2020年7月平日)

(B) 休日の交通流態

横浜北西線開通後、東名（横浜青葉以東）及び保土ヶ谷バイパス利用割合が約 73%から約 68%と約 5%減少した。なお、環八の利用割合は大きな変化は見られなかった。

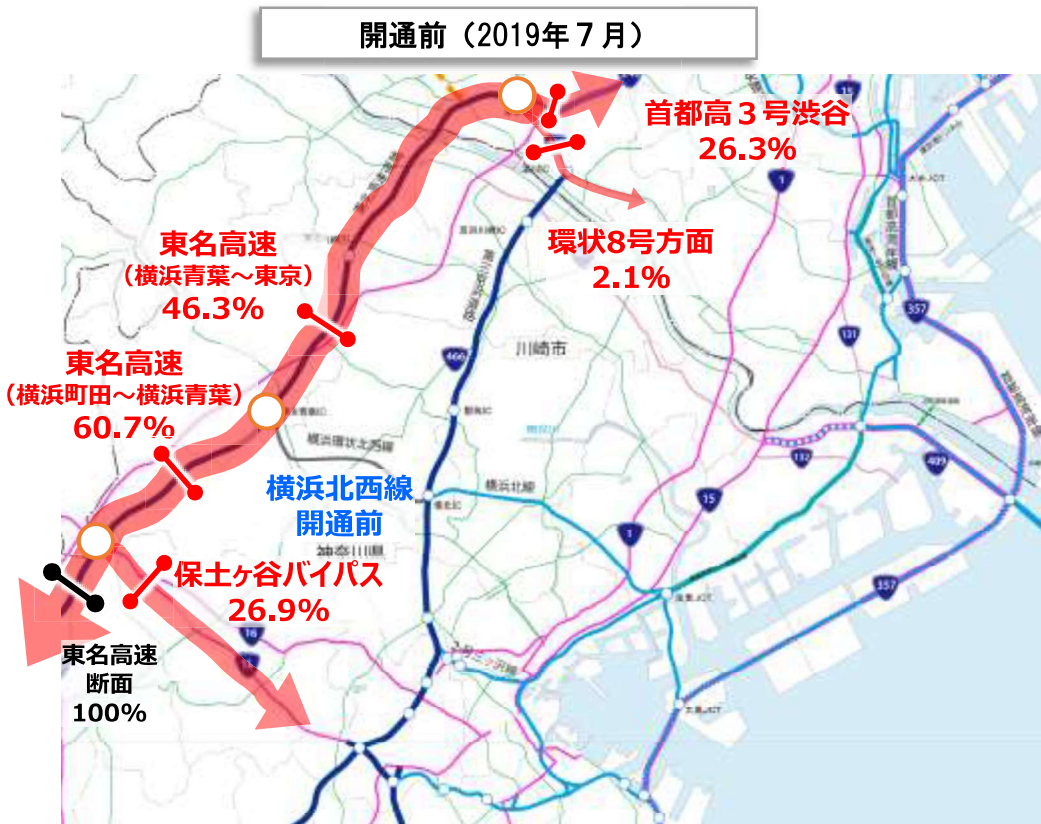
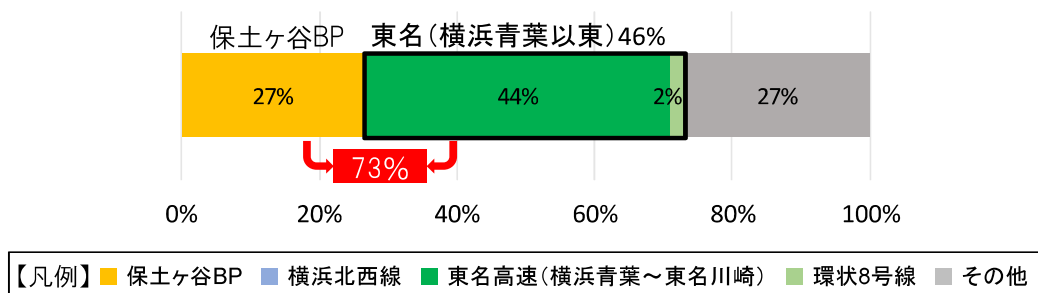


図 2-238 東名利用車両の交通流態(2019年 7月休日)

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成



※IC で流出入する交通の存在、及び丸め誤差により合計が 100 にならないことがある

図 2-239 東名利用車両の交通流態分担割合(2019年 7月休日)

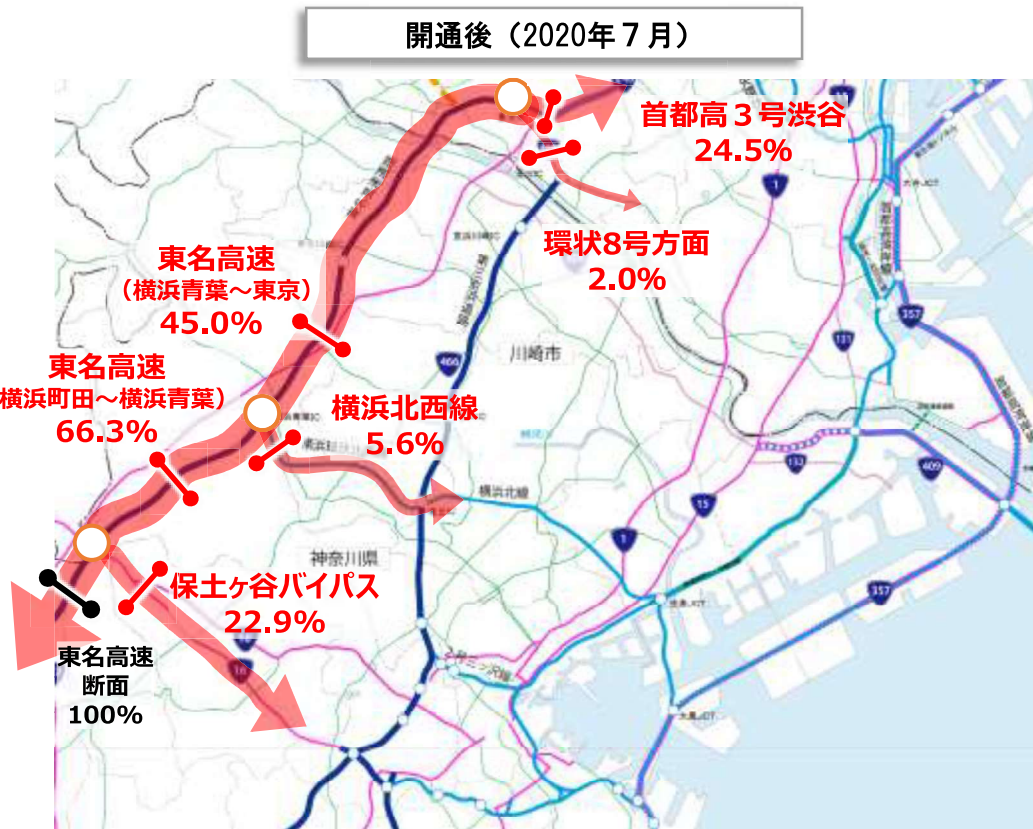
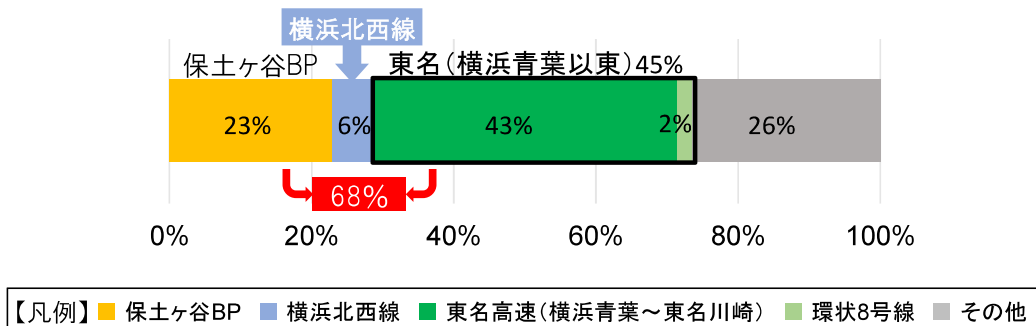


図 2-240 東名利用車両の交通流態(2020年7月休日)

地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成



※IC で流出入する交通の存在、及び丸め誤差により合計が 100 にならないことがある

図 2-241 東名利用車両の交通流態分担割合(2020年7月休日)

(2) 一般道路の交通状況の変化

1) 断面交通量

下図に示す高速道路の各断面において、2019 年と 2020 年の交通量の比較を行った。なお、2020 年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

環八通り、国道 409 号ともに 2020 年の交通量は前年と同程度となった。

表 2-50 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
断面交通量情報(JARTIC)	5 分単位交通量	2019 年 7 月 2020 年 7 月	断面交通量情報(JARTIC)は他のトラカンデータと比較して、欠損が見られたため、以下の方法で補正を行った。 ・1 時間交通量…計測した 5 分単位交通量を時間拡大 ・24 時間交通量…欠損している 1 時間単位交通量を他の日時の同一時間帯平均交通量で補完

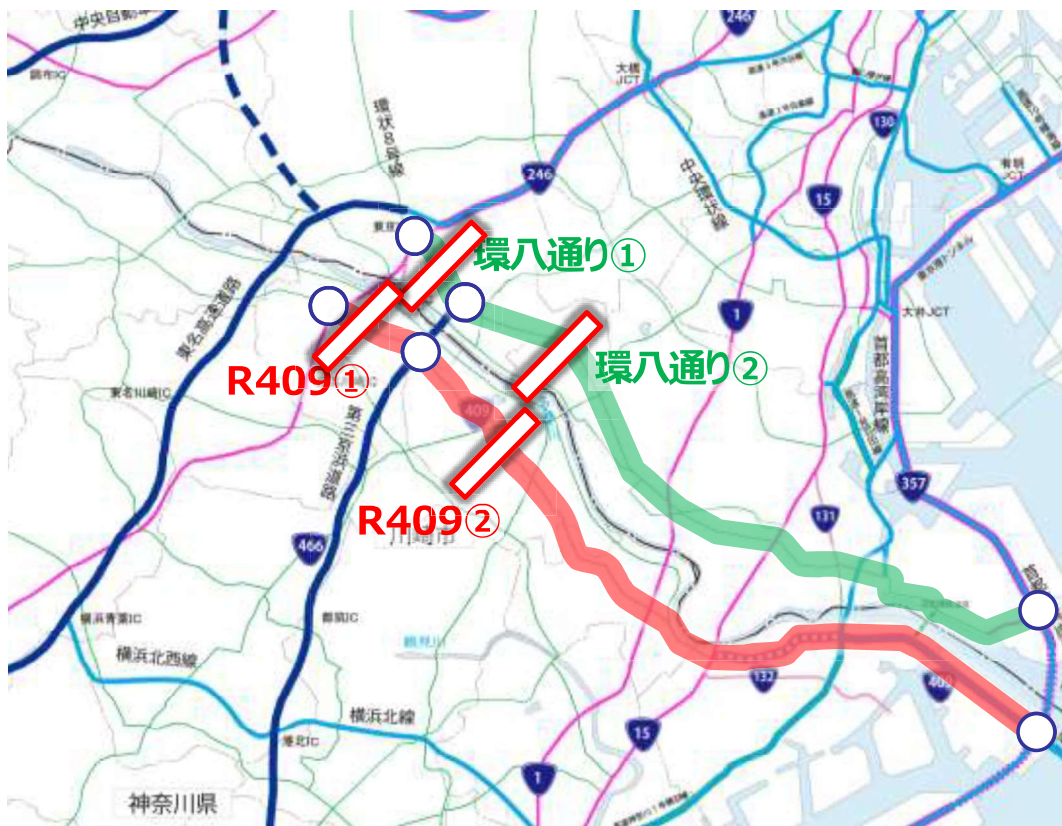


図 2-242 幹線道路ネットワークにおける断面交通量集計箇所

地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

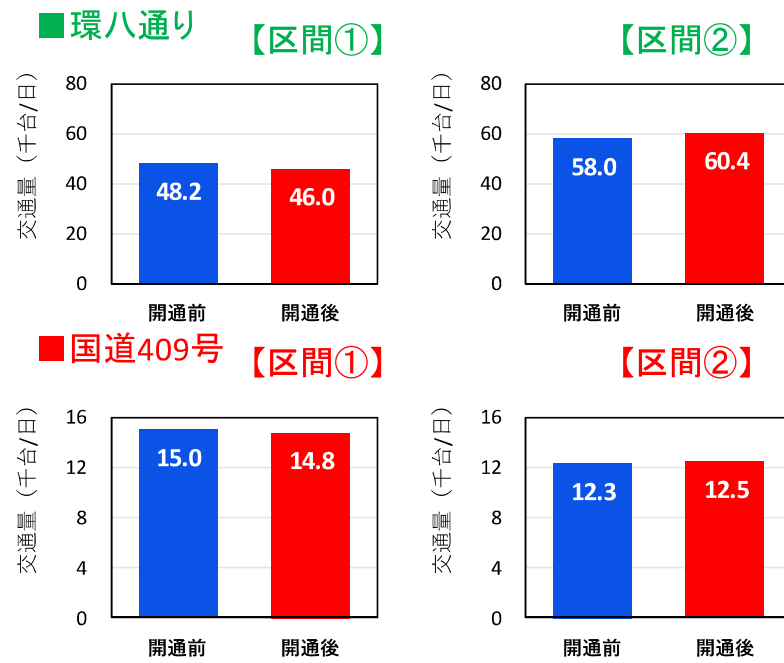


図 2-243 幹線道路ネットワークにおける断面交通量開通前後比較

2) 区間別旅行速度

下図に示す高速道路の各区間において、2019 年と 2020 年の旅行速度の比較を行った。なお、2020 年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

表 2-51 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 7 月 2020 年 7 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象として集計

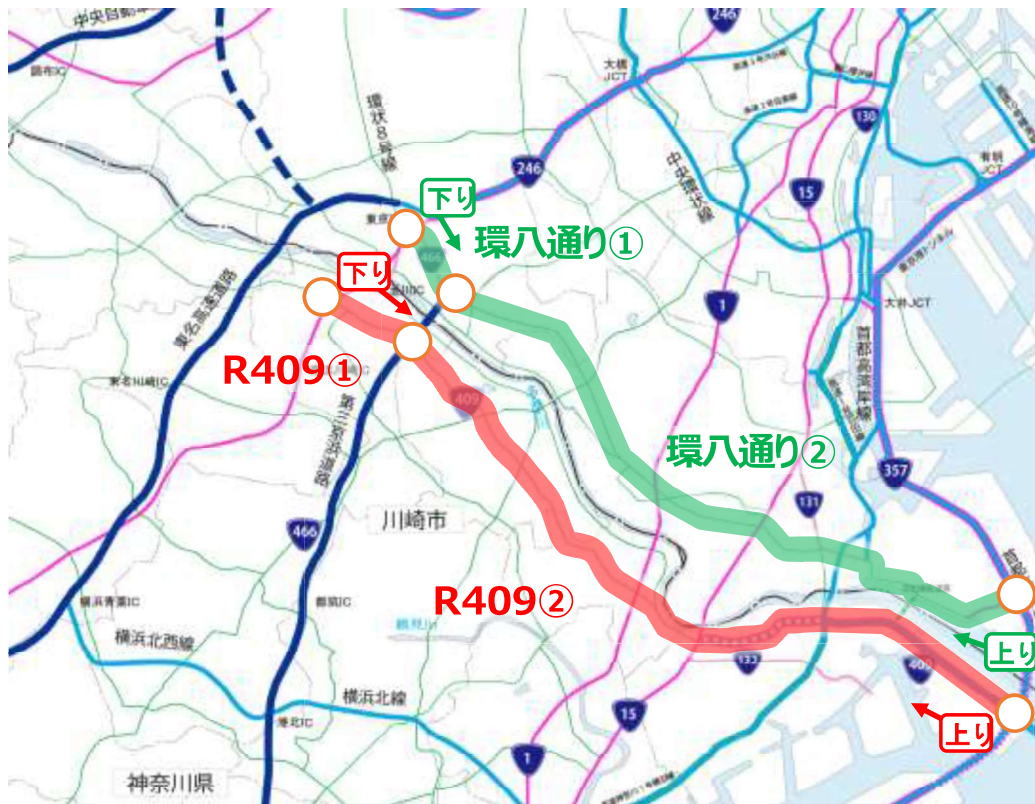


図 2-244 幹線道路ネットワークにおける旅行速度集計区間

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

(A) 平日区間旅行速度

a) 平日朝ピーク（7 時台～8 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

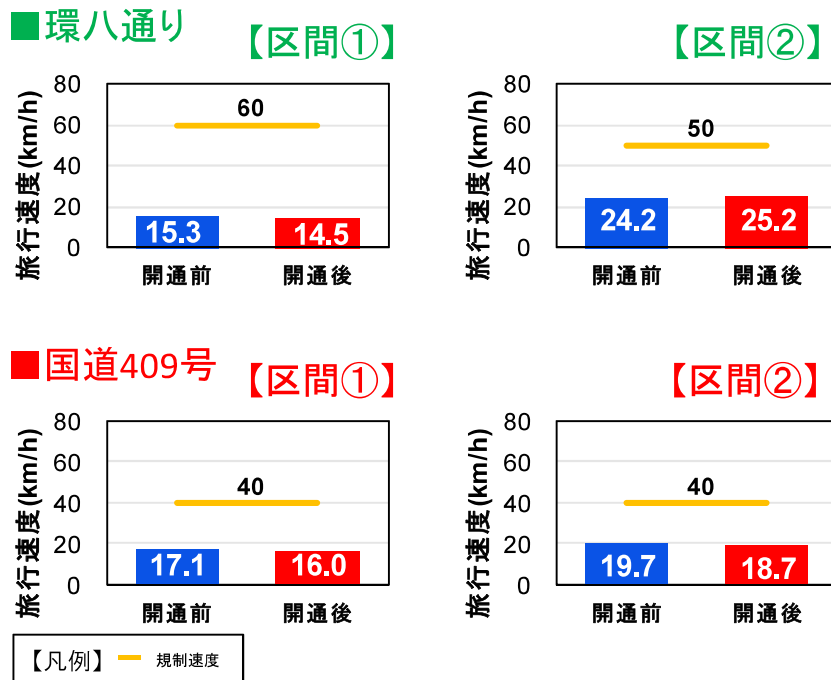


図 2-245 幹線道路区間旅行速度(平日朝ピーク上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

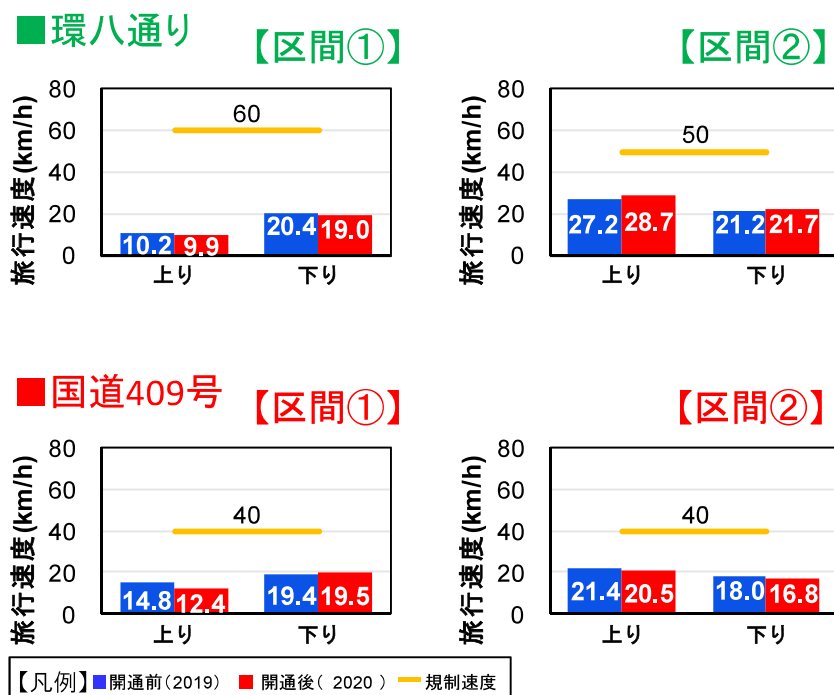


図 2-246 幹線道路区間旅行速度(平日朝ピーク上下線別)

b) 平日タピーク（17 時台～18 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

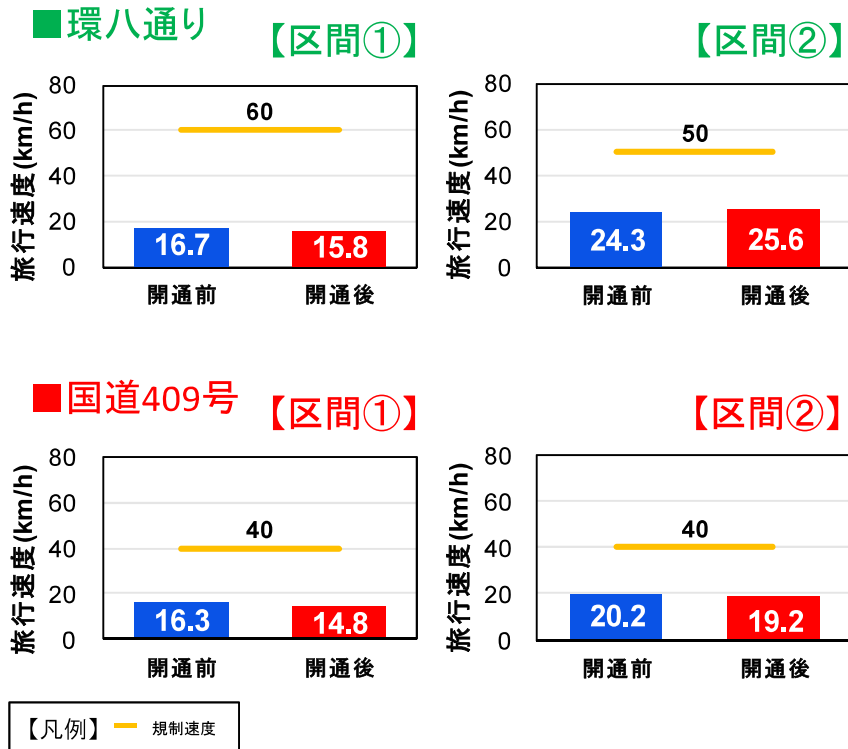


図 2-247 幹線道路区間旅行速度(平日タピーク上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

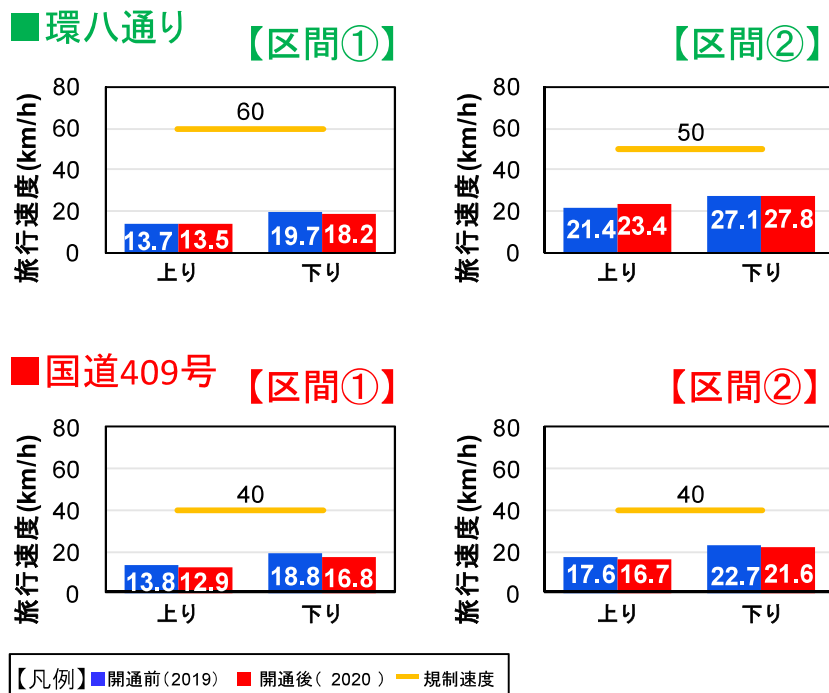


図 2-248 幹線道路区間旅行速度(平日タピーク上下線別)

c) 平日昼間 12 時間（7 時台～18 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

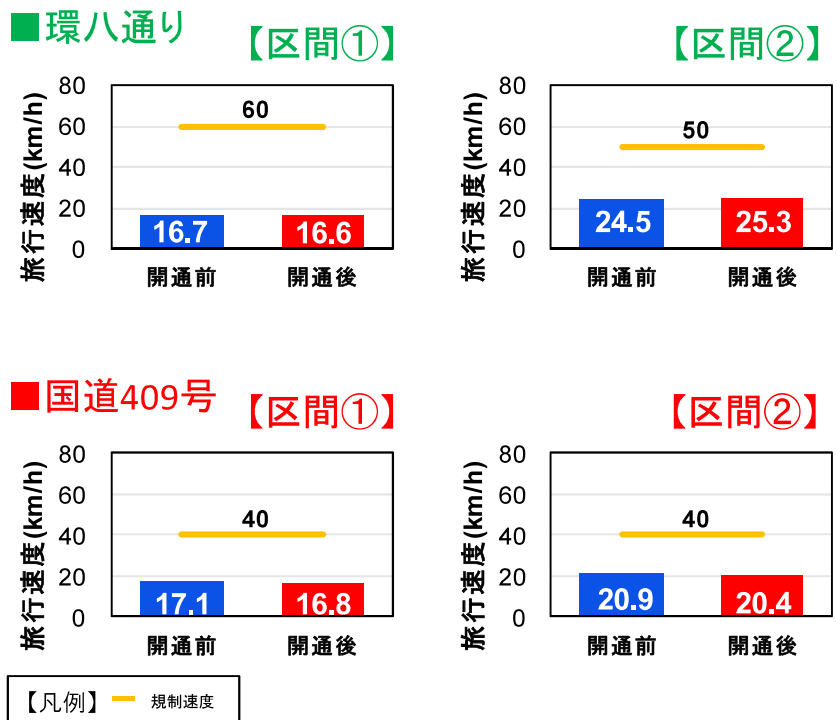


図 2-249 幹線道路区間旅行速度(平日昼間 12 時間上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

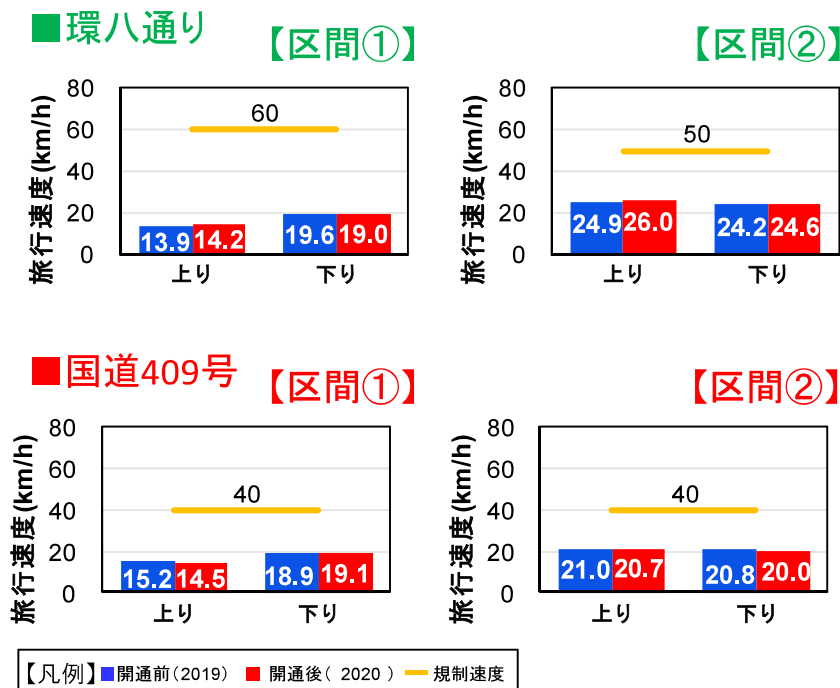


図 2-250 幹線道路区間旅行速度(平日昼間 12 時間上下線別)

(B) 休日区間旅行速度

a) 休日朝ピーク（7 時台～8 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

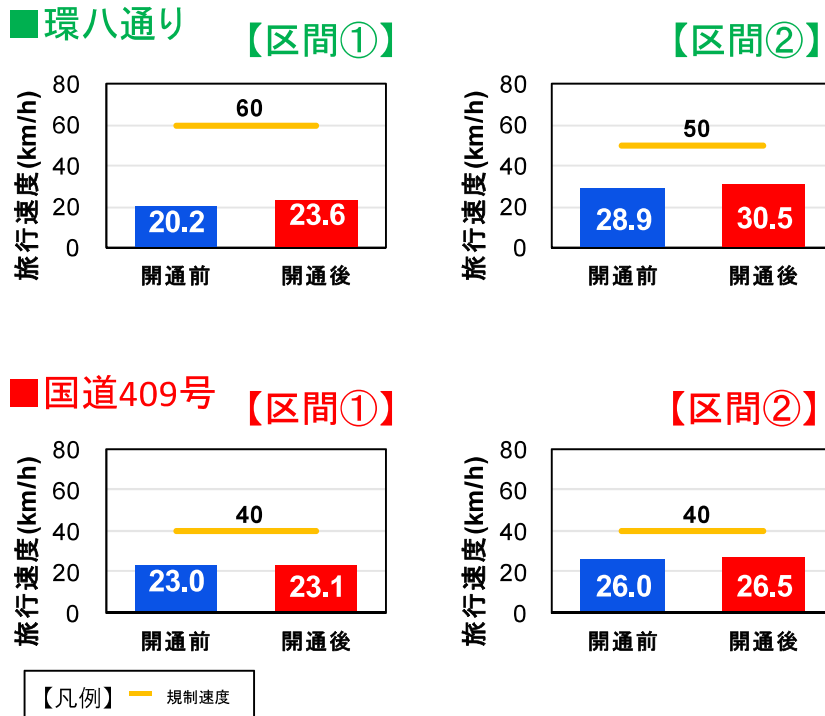


図 2-251 幹線道路区間旅行速度(休日朝ピーク上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

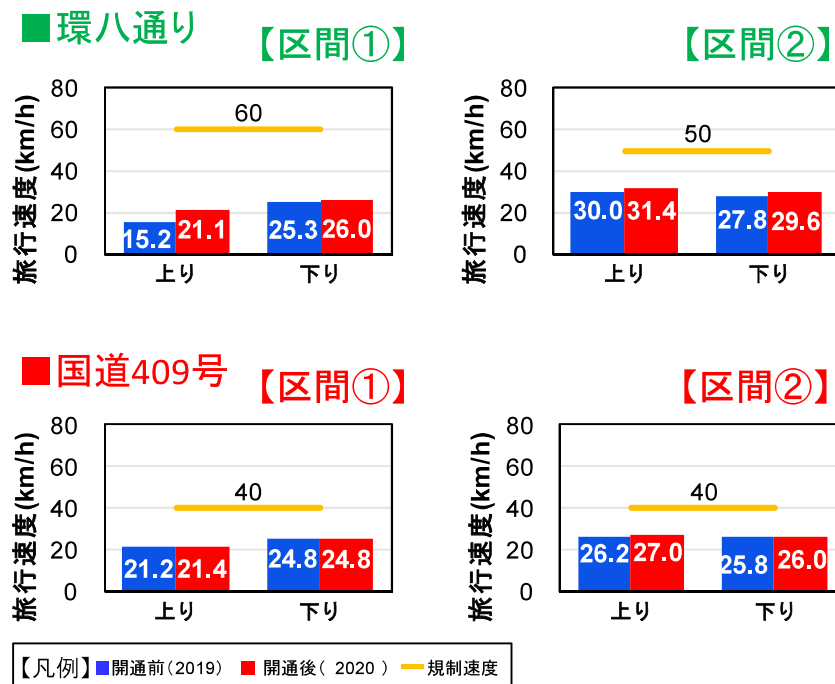


図 2-252 幹線道路区間旅行速度(休日朝ピーク上下線別)

b) 休日タピーク（17 時台～18 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

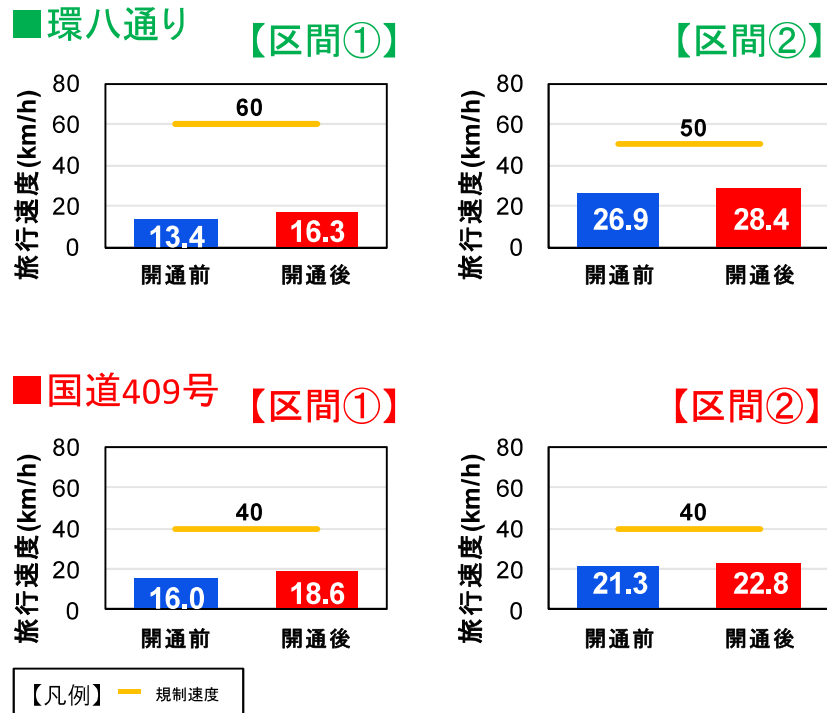


図 2-253 幹線道路区間旅行速度(休日タピーク上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

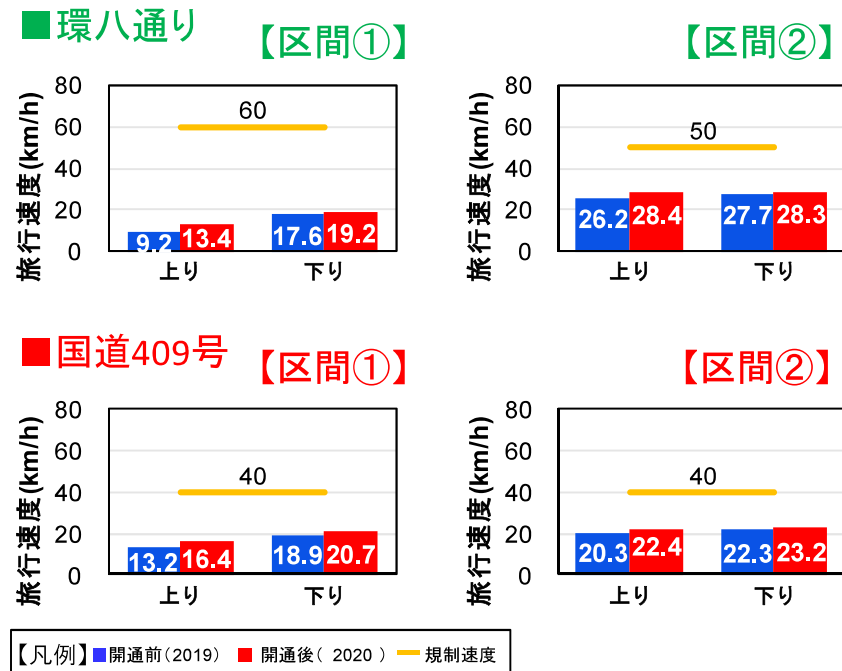


図 2-254 幹線道路区間旅行速度(休日タピーク上下線別)

c) 休日昼間 12 時間（7 時台～18 時台）

■ 上下線平均

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

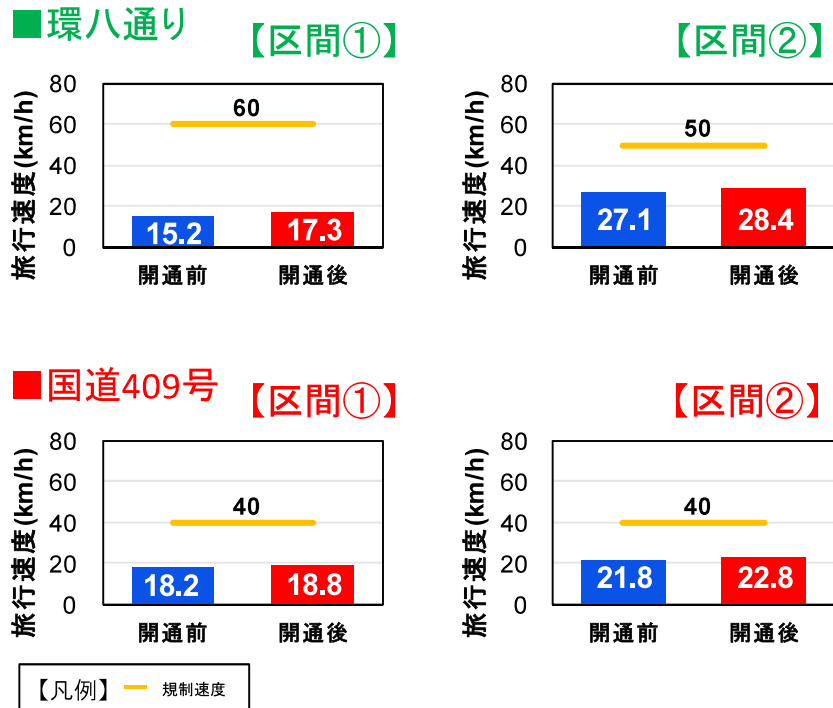


図 2-255 幹線道路区間旅行速度(休日昼間 12 時間上下線平均)

■ 上下線別

横浜北西線開通後に速度の向上はみられなかった。

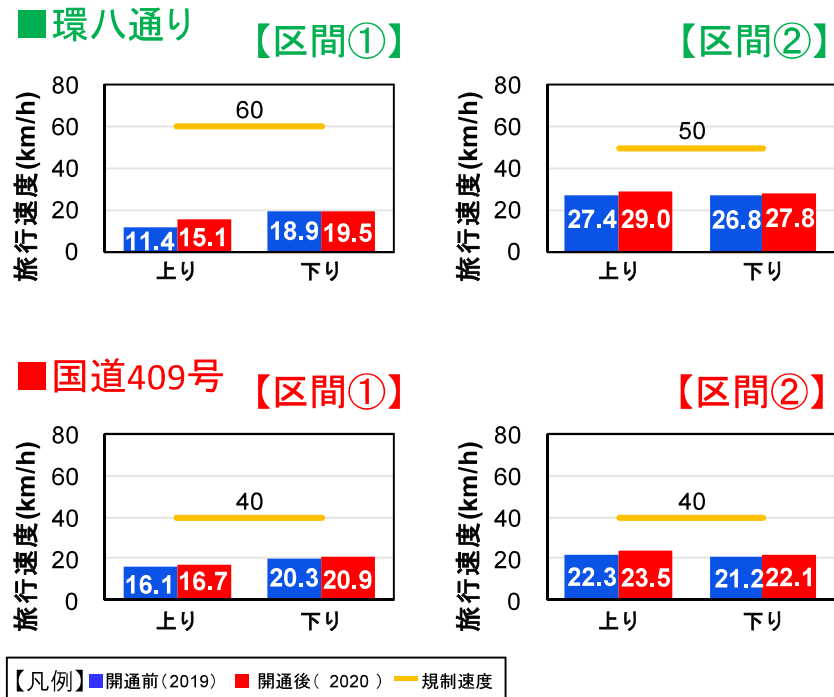


図 2-256 幹線道路区間旅行速度(休日昼間 12 時間上下線別)

3) 車種別交通特性

横浜北西線開通前後において、環八通りと国道 409 号下記断面を通過する車両について車種別交通特性の確認を行った。

表 2-52 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 7 月 2020 年 7 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象として集計

(A) トリップ長

横浜北西線開通前後において、環八通りと国道 409 号下記断面を通過する車両についてトリップ長の確認を行った。

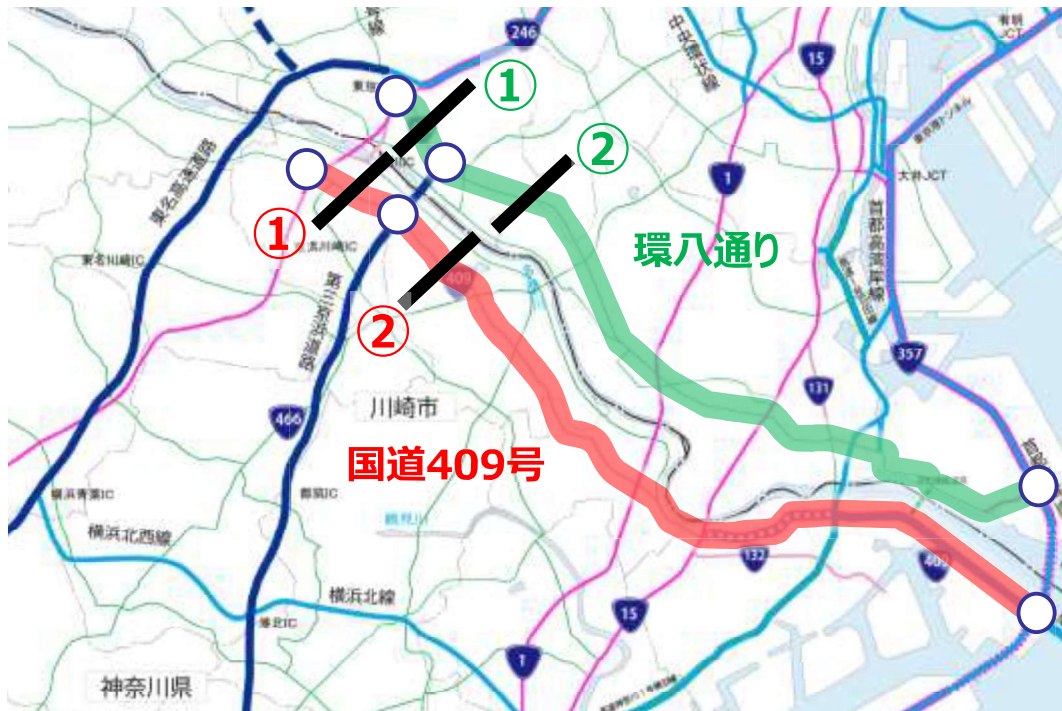


図 2-257 交通特性変化(トリップ長)集計箇所

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

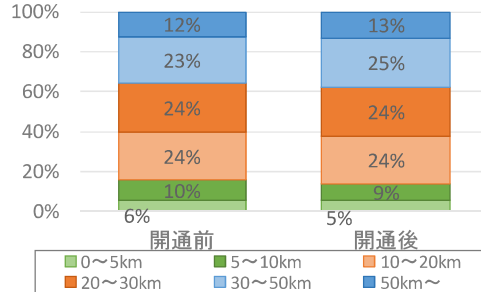
■環八通り

横浜北西線開通後、環八通りのトリップ長に大きな変化はみられなかった。

【合計】

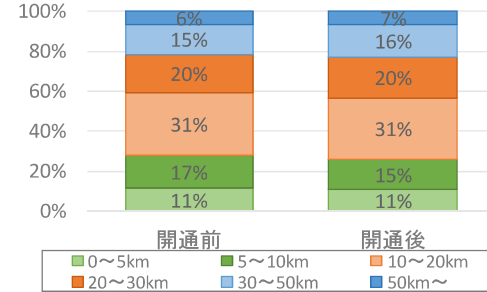
■環八①

平均トリップ数
2,932⇒3,751 (28%増)



■環八②

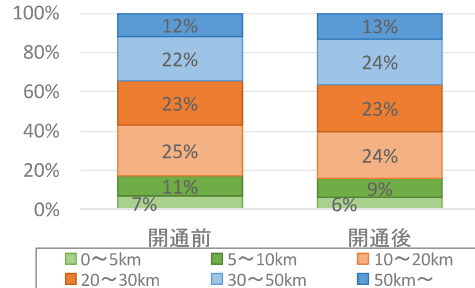
平均トリップ数
2,167⇒2,961 (37%増)



【乗用車】

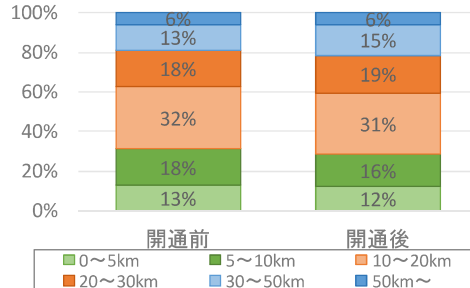
■環八①

平均トリップ数
2,287⇒2,951 (29%増)



■環八②

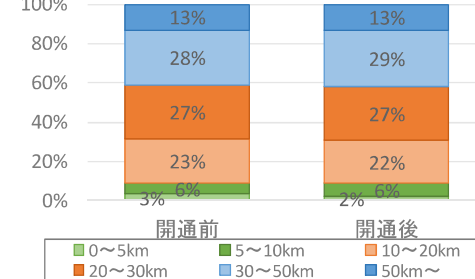
平均トリップ数
1,752⇒2,427 (39%増)



【小型貨物車】

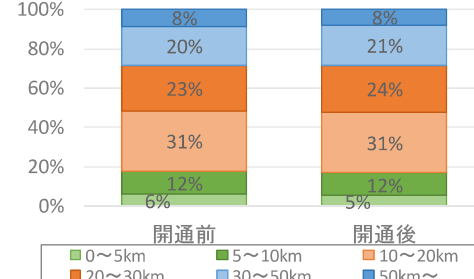
■環八①

平均トリップ数
477⇒613 (28%増)



■環八②

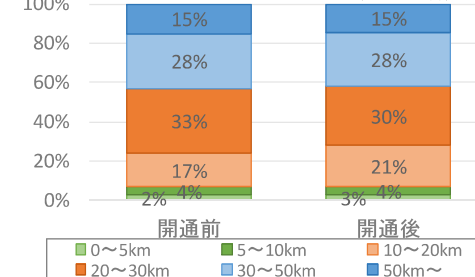
平均トリップ数
314⇒412 (31%増)



【大型貨物車】

■環八①

平均トリップ数
168⇒188 (12%増)



■環八②

平均トリップ数
100⇒122 (22%増)

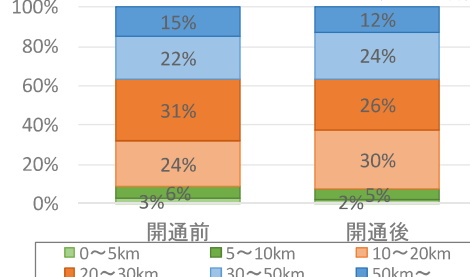
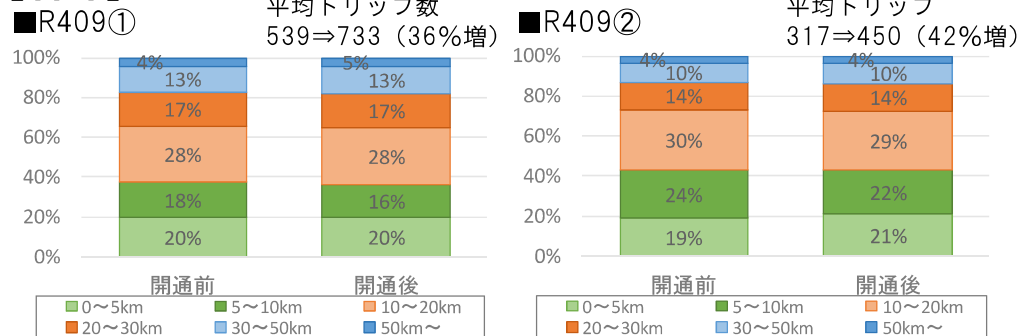


図 2-258 環八通りの平日の交通特性変化(トリップ長)開通前後比較

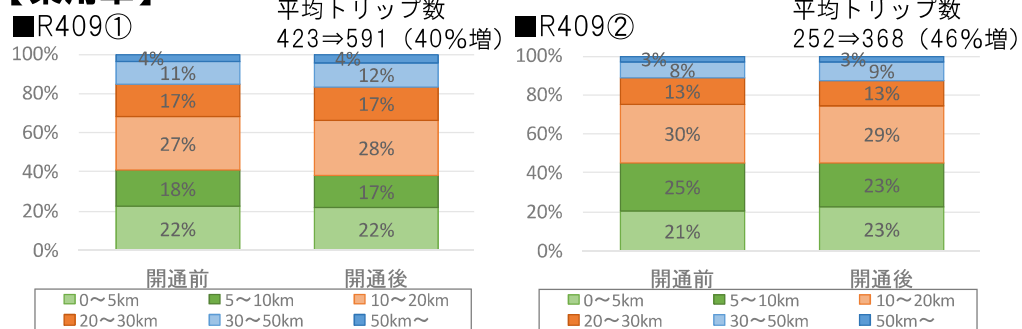
■国道 409 号

横浜北西線開通後、国道 409 号のトリップ長に大きな変化はみられなかった。

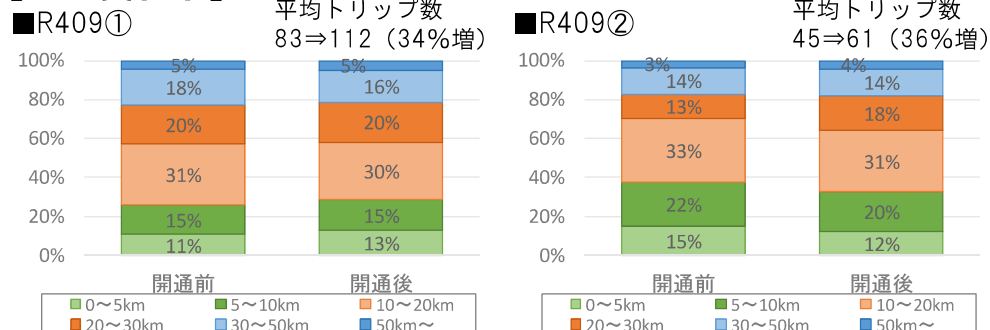
【合計】



【乗用車】



【小型貨物車】



【大型貨物車】

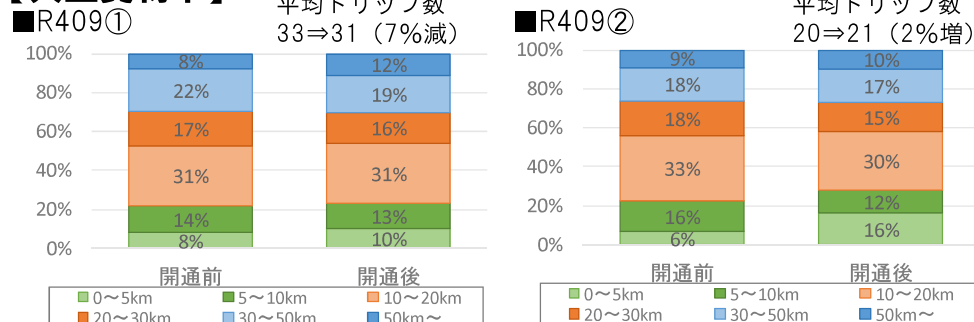
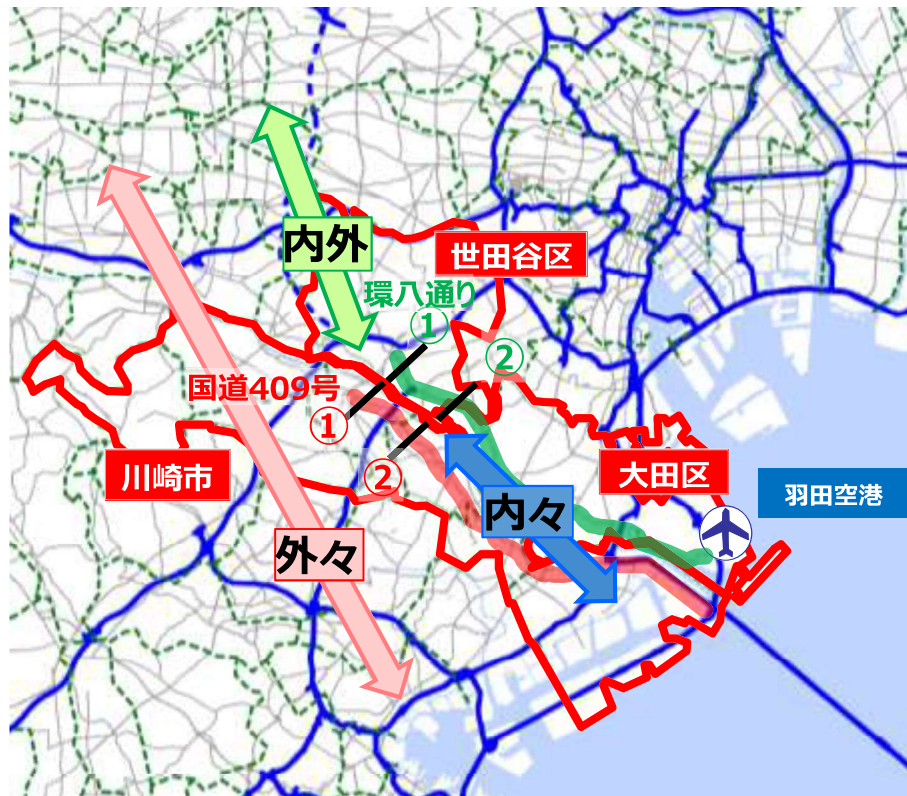


図 2-259 国道 409 号の平日の交通特性変化(トリップ長)開通前後比較

(B) OD 分析

横浜北西線開通前後において、環八通りと国道 409 号下記断面を通過する車両について OD について確認を行った。



※赤枠の地域内を「川崎市、大田区、世田谷区」と設定

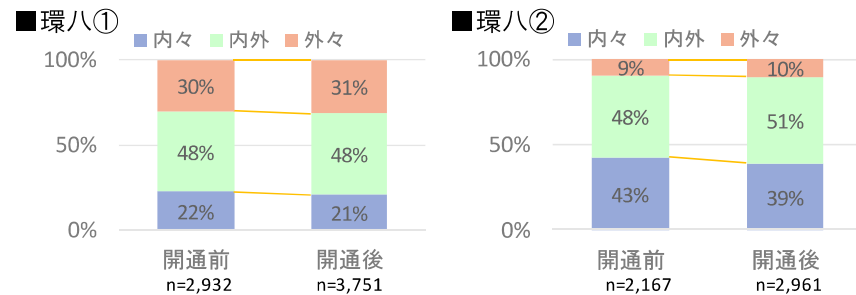
図 2-260 交通特性変化(OD)集計箇所

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

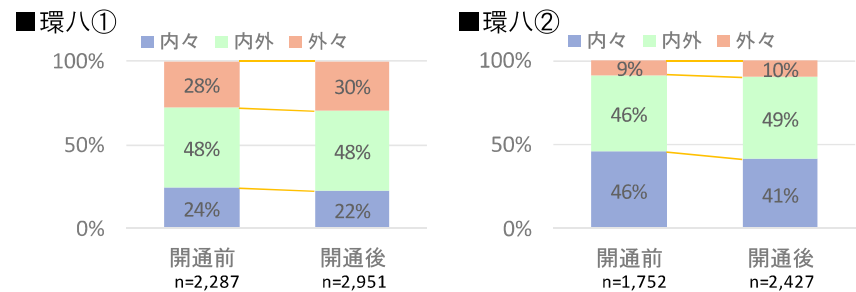
■環八通り

横浜北西線開通後、第三京浜以南（断面②）では後述の乗用車の外々・内外交通が増加した。

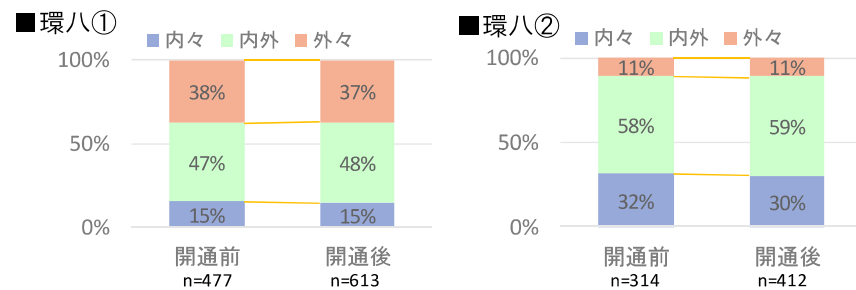
【合計】



【乗用車】



【小型貨物車】



【大型貨物車】

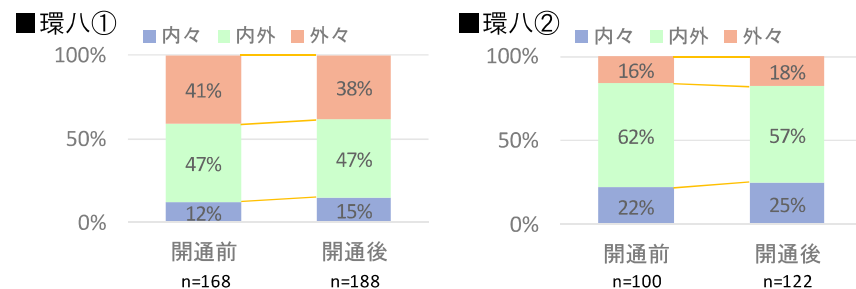
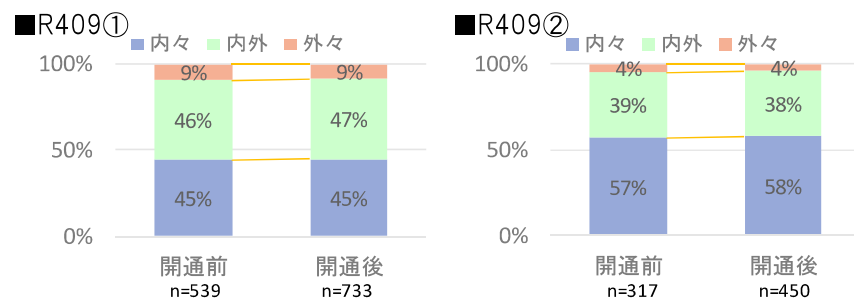


図 2-261 環八通りの平日の交通特性変化(OD)開通前後比較

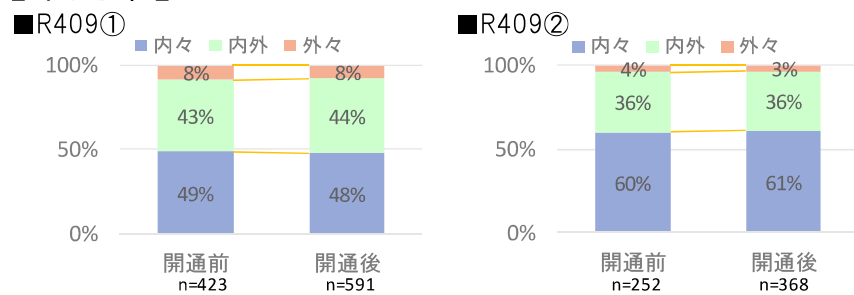
■国道 409 号

横浜北西線開通後、国道 409 号では大きな変化がみられなかった。

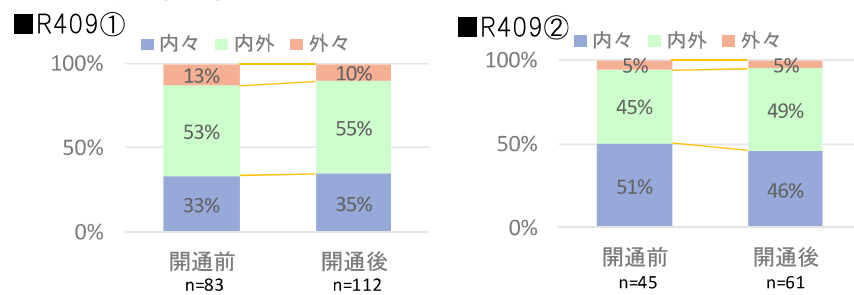
【合計】



【乗用車】



【小型貨物車】



【大型貨物車】

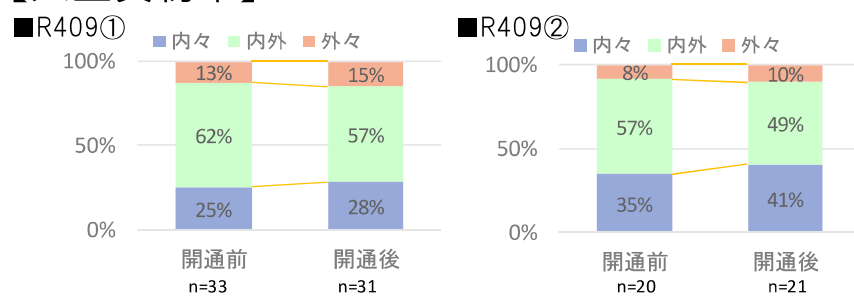


図 2-262 R409 の平日の交通特性変化(OD)開通前後比較

(C) 高速道路利用割合

横浜北西線開通前後において、環八通りと国道 409 号下記断面を通過する車両について高速道路利用割合の確認を行った。なお、設定断面通過前後ともに高速道路を利用している場合を「①高速乗り継ぎ」、設定断面通過前後において多摩方面のみで高速道路を利用している場合を「②多摩方面のみで高速利用」、設定断面通過前後において港湾方面のみで高速道路を利用している場合を「③港湾方面のみで高速利用」として集計した。

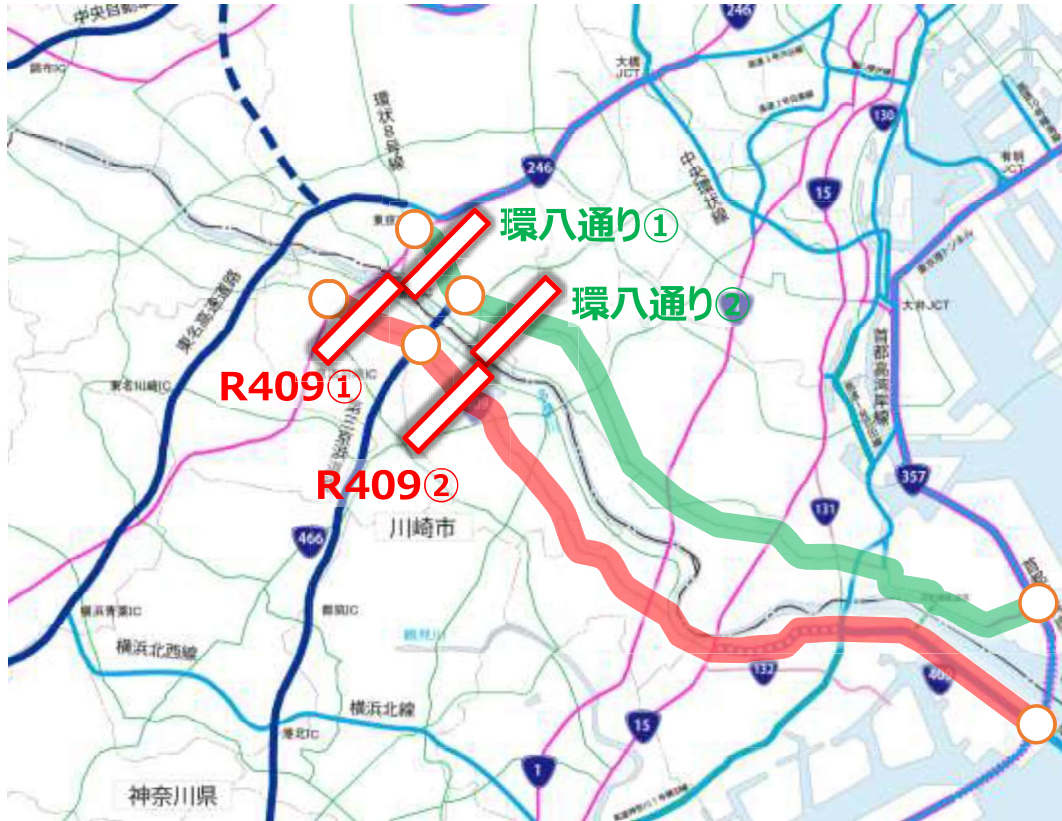


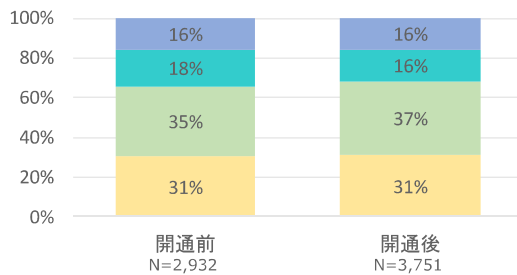
図 2-263 環八通りの交通特性変化(高速道路利用割合)集計箇所

地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

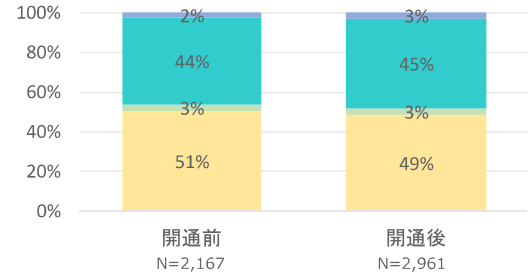
■環八通り

横浜北西線開通後、環八通りの高速利用割合に大きな変化はみられなかった。

環八通り①



環八通り②



※乗用車、小型車、大型車を集計対象車種として設定
※計測断面前後において関東近郊(1次メッシュ 5339)での高速利用の有無を判定

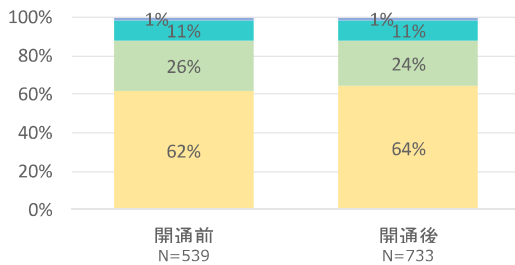
※乗用車、小型車、大型車を集計対象車種として設定
※計測断面前後において関東近郊(1次メッシュ 5339)での高速利用の有無を判定

図 2-264 環八通りの平日の交通特性変化(高速道路利用割合)開通前後比較

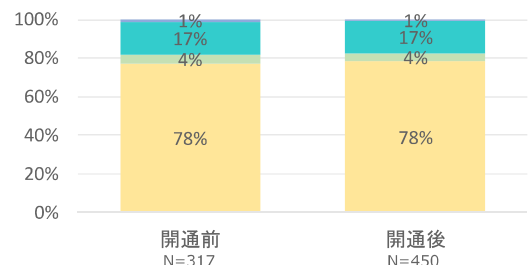
■国道 409 号

横浜北西線開通後、R409 の高速利用割合に大きな変化はみられなかった。

R409①



R409②



※乗用車、小型車、大型車を集計対象車種として設定
※計測断面前後において関東近郊(1次メッシュ 5339)での高速利用の有無を判定

※乗用車、小型車、大型車を集計対象車種として設定
※計測断面前後において関東近郊(1次メッシュ 5339)での高速利用の有無を判定

図 2-265 国道 409 号の平日の交通特性変化(高速道路利用割合)開通前後比較

(3) 幹線道路の渋滞状況

環八通りと国道 409 号における渋滞状況について確認した。

1) 周辺の幹線道路における渋滞状況

表 2-53 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 7 月 2020 年 7 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外の車両を集計対象とする
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	時間帯別交通量	-	

■環八通り

横浜北西線開通後、環八通りの東名～第三京浜間の渋滞損失時間が増加した。なお、区間全体での渋滞損失時間に大きな変化はみられなかった。

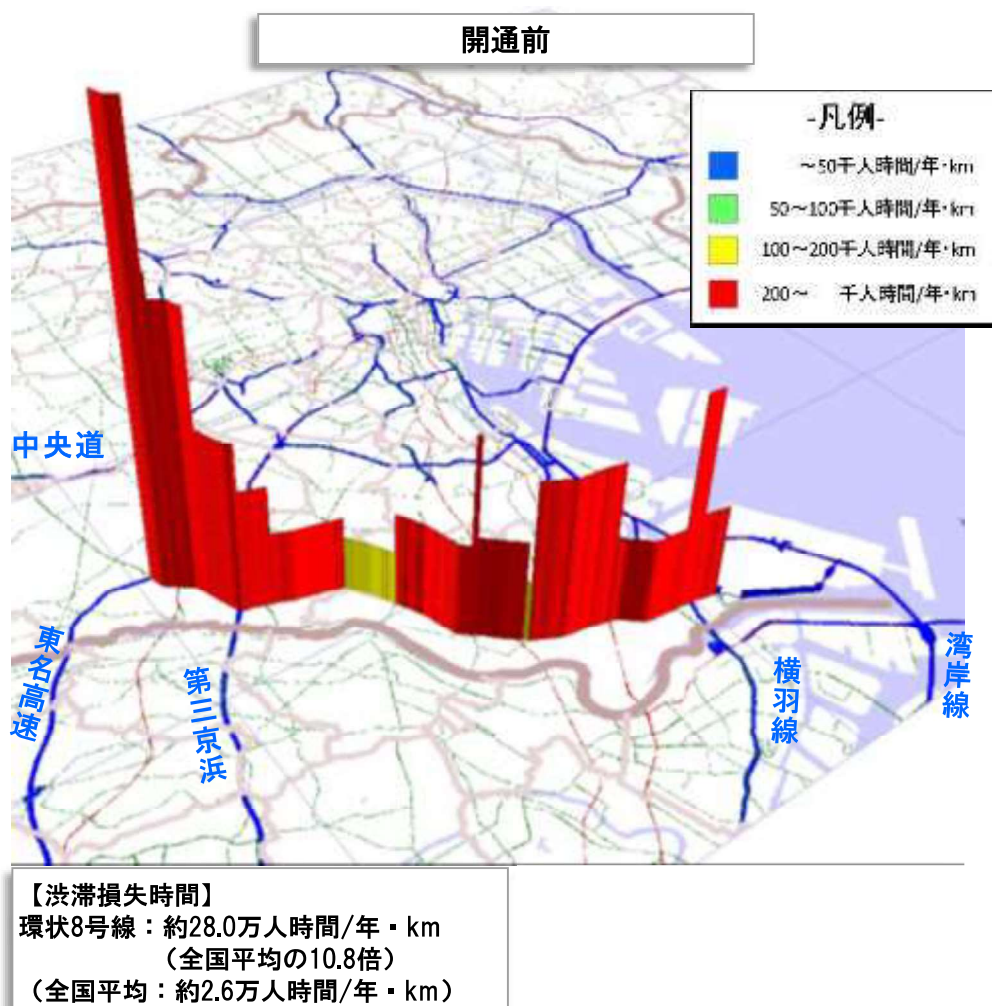


図 2-266 環八通りの平日の渋滞損失時間(開通前)

地図出典：DRM データ(発注者貸与)を基に作成

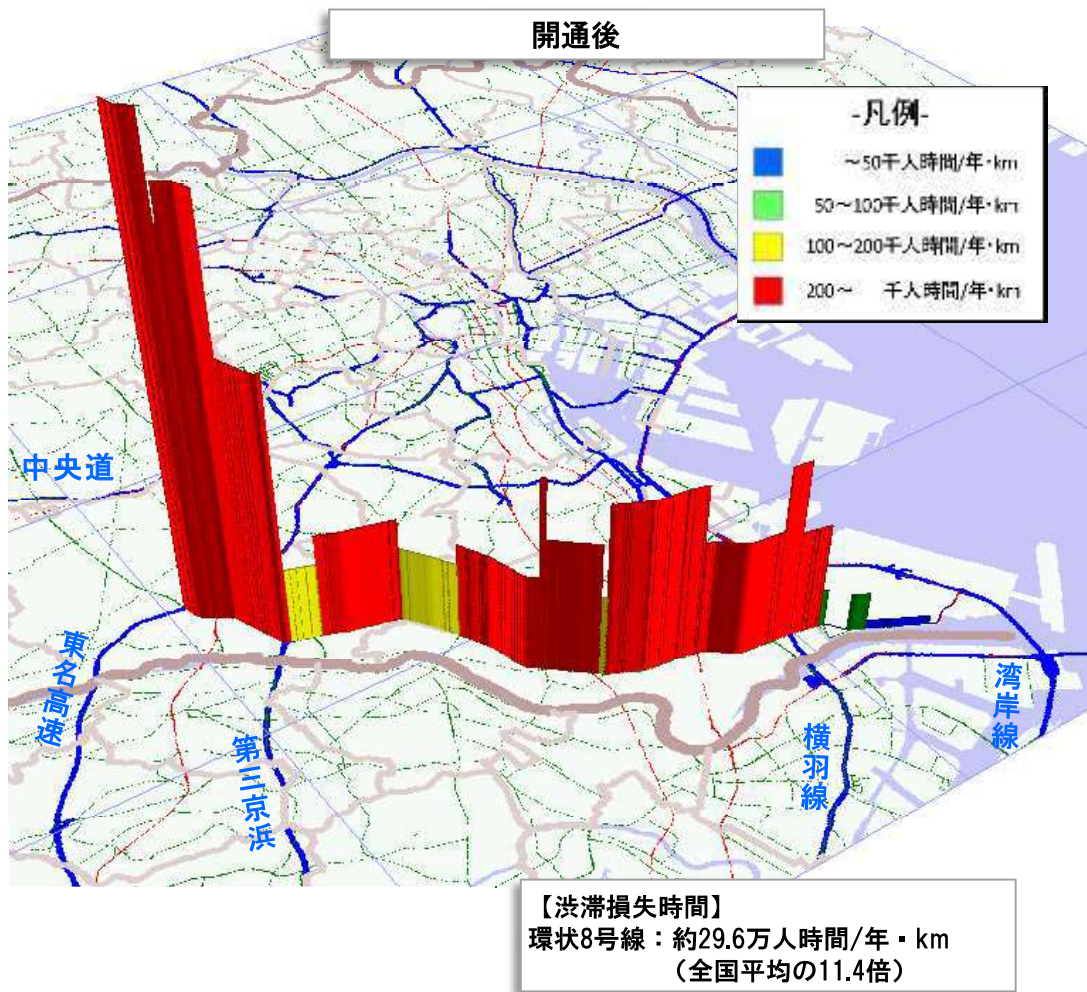


図 2-267 環八通りの平日の渋滞損失時間（開通後）

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

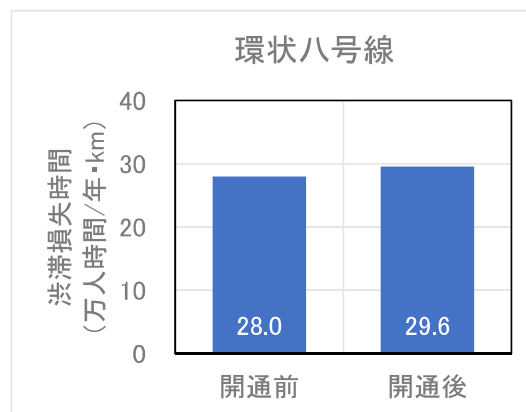


図 2-268 環八通りの平日の渋滞損失時間開通前後比較

■国道 409 号

横浜北西線開通後、国道 409 号の東名～第三京浜間の渋滞損失時間が増加した。なお、区間全体での渋滞損失時間に大きな変化はみられなかった。

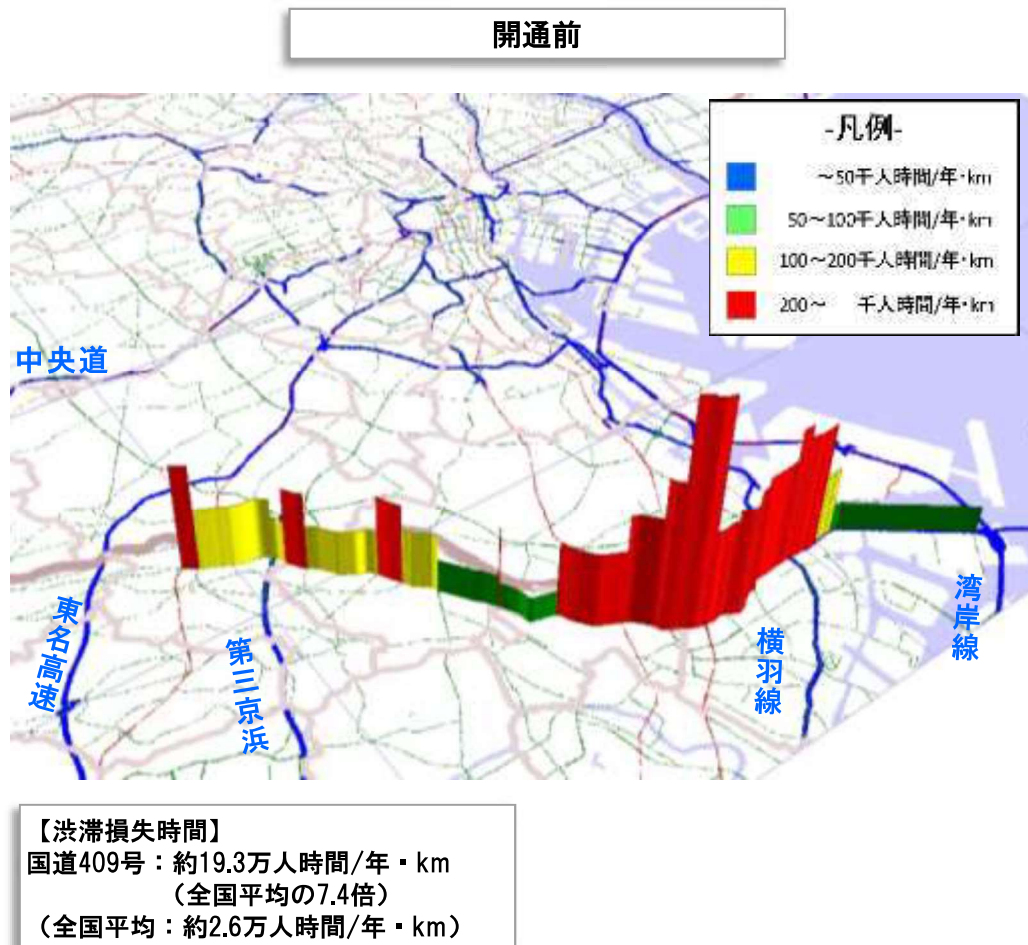


図 2-269 国道 409 号の平日の渋滞損失時間(開通前)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

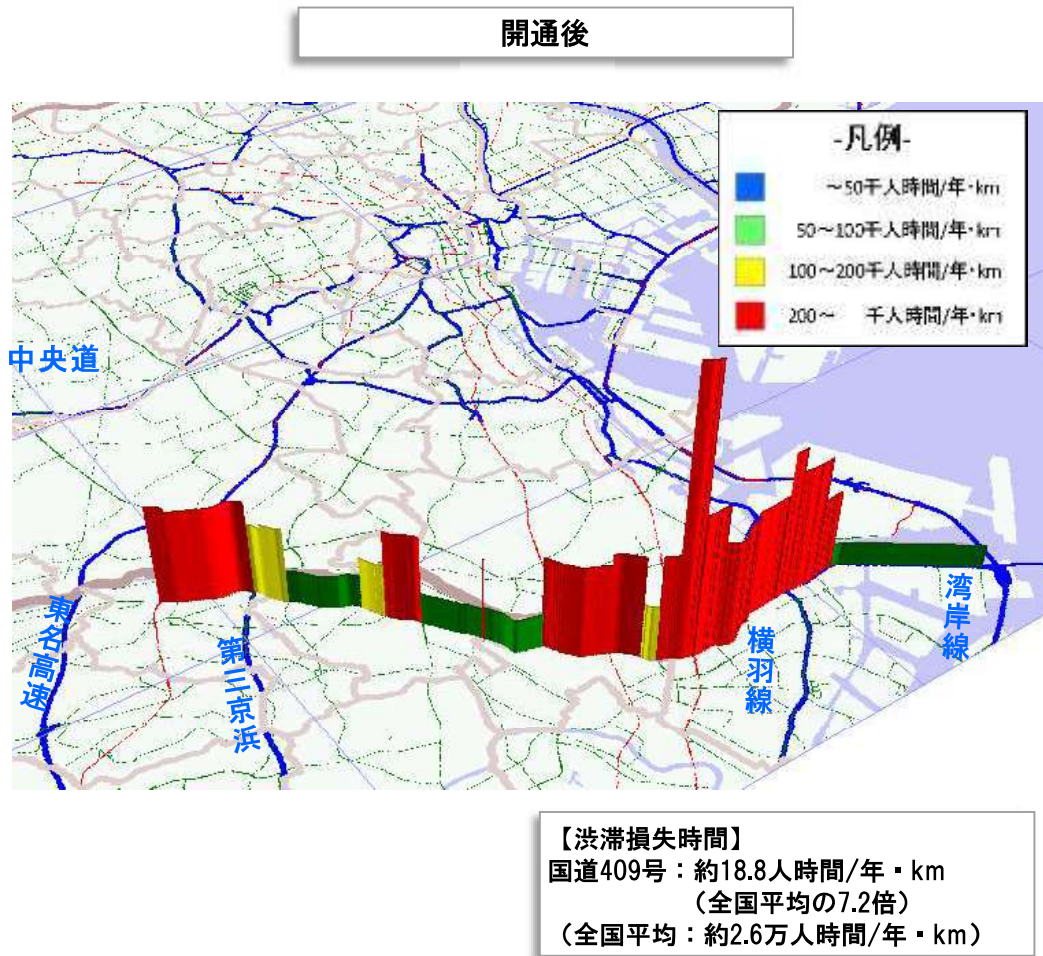


図 2-270 国道 409 号の平日の渋滞損失時間（開通後）

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

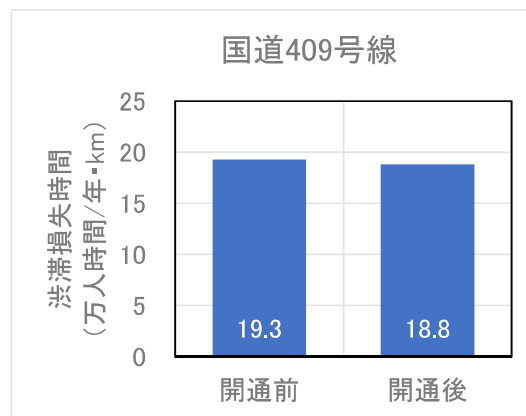


図 2-271 国道 409 号の平日の渋滞損失時間開通前後比較

2) 周辺の幹線道路における時空間速度状況

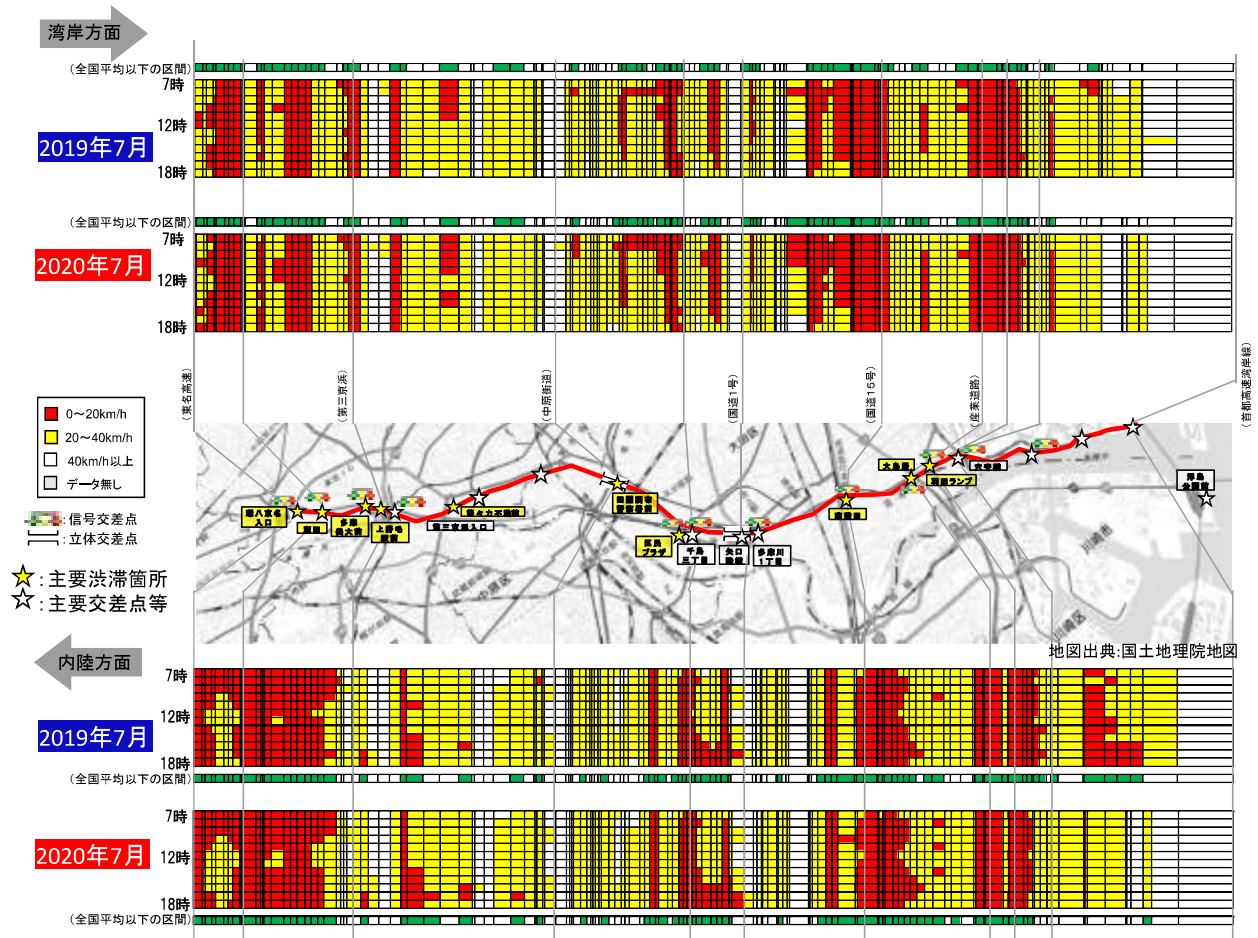
環八通り、国道 409 号において旅行速度の変化状況について確認した。

表 2-54 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 7 月 2020 年 7 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外の車両を集計対象とする

■環八通り

横浜北西線開通後、環八通りの旅行速度に大きな変化はみられなかった。



■国道 409 号

横浜北西線開通後、国道 409 号の旅行速度に大きな変化はみられなかった。

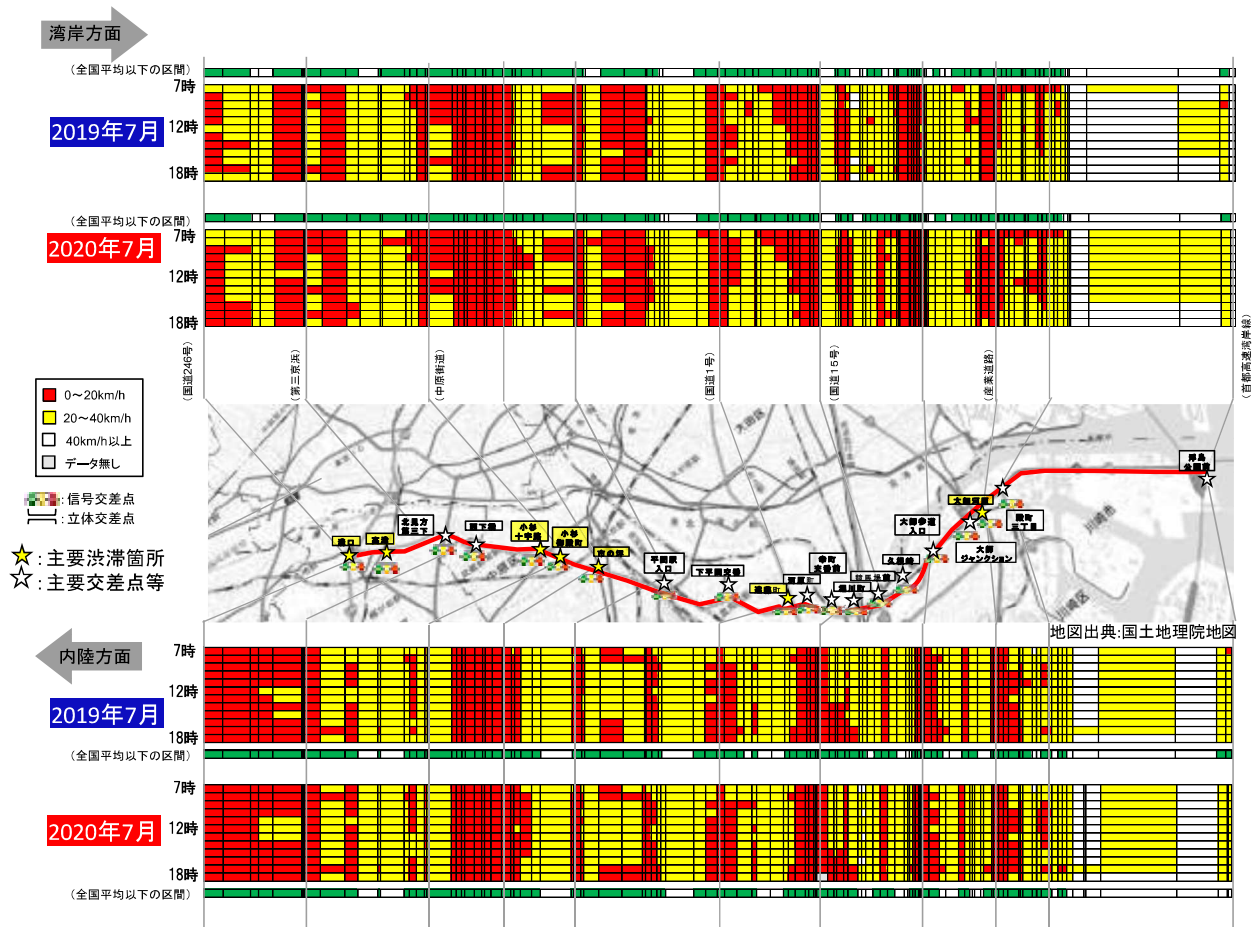


図 2-273 国道 409 号の平日の旅行速度変化(モザイク図)

2.3.2 広域的・地域的な課題・ニーズの把握

(1) 広域的な課題の整理

東名～湾岸間の経路転換が想定されるため、並行する中央環状品川線や第三京浜(京浜川崎・玉川 IC)の乗継交通に着目し、東名～湾岸間の利用経路や OD 分担関係等を把握するとともに、渋滞箇所(大橋 JCT 等)の速度状況を整理することで、区間・局所的な渋滞状況を確認した。

1) 都心の通過交通状況

都心部の通過状況を確認するために、放射軸の高速道路に着目し車両の流動分析を行った。また、ETC2.0 データより把握される経路から外環外側に足を持つ都心通過状況の把握を行った。

なお、2020 年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

表 2-55 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 2-1	2020 年 7 月	

(A) 関越道の外環外側断面（所沢 IC～大泉 JCT 間）

■ 上り

関越道の上り方向車両かつ、圏央道の外側に『目的地』を持つ車両（2,161 台/1 ヶ月）のうち約 50%は横横道・アクアライン・東名・小田原厚木道路・中央道・新湘南バイパスを利用していた。同様に、外環の外側に『目的地』を持つ車両（17,843 台/1 ヶ月）のうち約 31%は第三京浜・東名・小田原厚木道路・横羽線・湾岸線・中央道・横横道を利用していた。

なお、各放射軸へ向かう車両の約 5～6 割は一般道を経由していた。



図 2-274 関越道上り(所沢 IC～大泉 JCT 間)断面通過台数

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

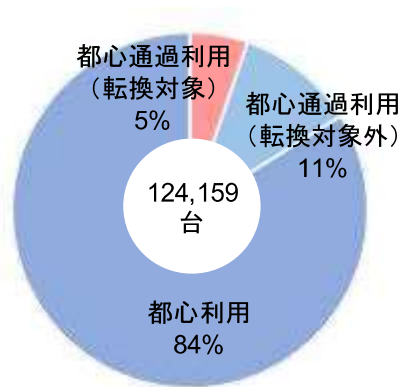
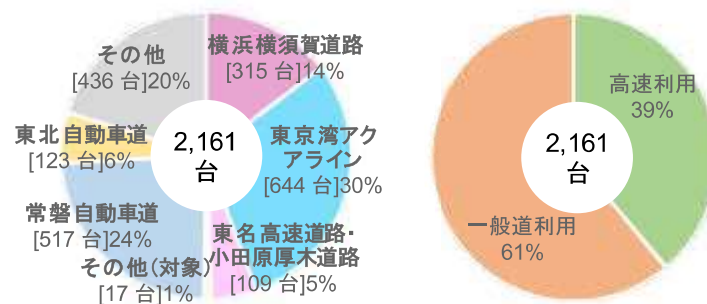
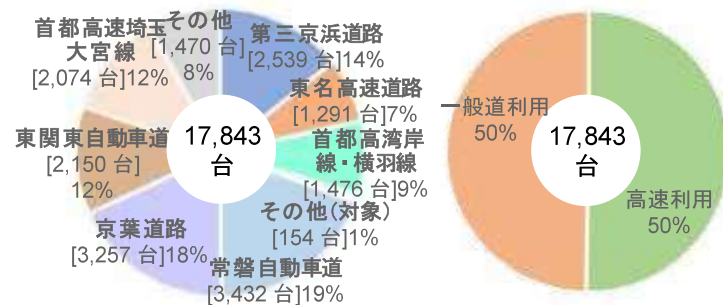


図 2-275 都心利用割合(関越道上り(所沢 IC～大泉 JCT 間)断面)

図 2-276 圏央道外側(目的地)利用内訳
(関越道上り(所沢 IC～大泉 JCT 間)断面)図 2-277 外環外側～圏央道内側(目的地)利用内訳
(関越道上り(所沢 IC～大泉 JCT 間)断面)

■下り

関越道の下り方向車両かつ、圏央道の外側に『出発地』を持つ車両（2,256 台/1 ヶ月）のうち約 49%は横横道・東名・小田原厚木道路・アクアライン・中央道・新湘南バイパスを利用していた。同様に、外環の外側に『出発地』を持つ車両（19,136 台/1 ヶ月）のうち約 29%は第三京浜・東名・小田原厚木道路・湾岸線・横羽線・中央道・新湘南バイパスを利用していた。

なお、各放射軸へ向かう車両の約 6 割は一般道を経由していた。



図 2-278 関越道下り(所沢 IC～大泉 JCT 間)断面通過台数

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

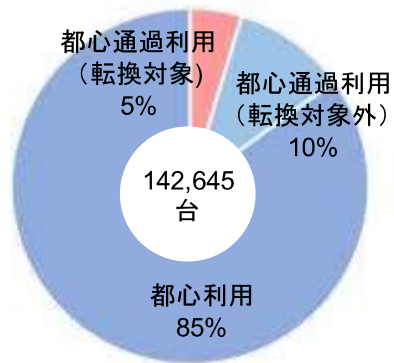
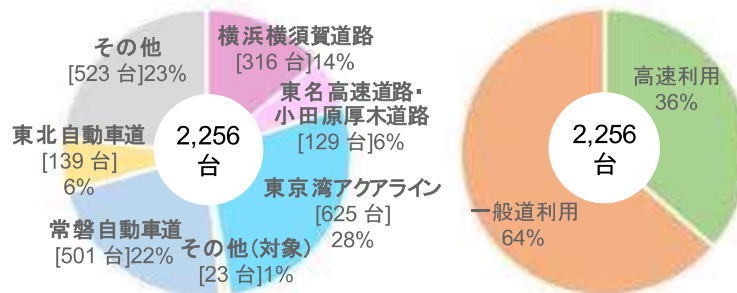
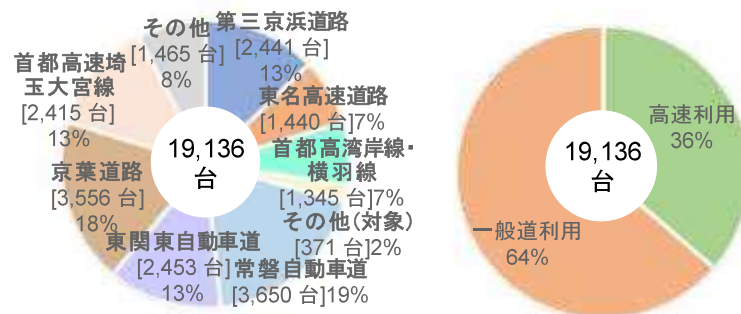


図 2-279 都心利用割合(関越道下り(所沢 IC～大泉 JCT 間)断面)

図 2-280 圏央道外側(出発地)利用内訳
(関越道下り(所沢 IC～大泉 JCT 間)断面)図 2-281 外環外側～圏央道内側(出発地)利用内訳
(関越道下り(所沢 IC～大泉 JCT 間)断面)

(B) 中央道の外環外側断面（高井戸 IC～調布 IC 間）

■ 上り

中央道の上り方向車両かつ、圏央道の外側に『目的地』を持つ車両（6,224 台/1 ヶ月）のうち約 89% はアクアライン・東北道・常磐道・関越道・横横道を利用していた。同様に、外環の外側に『目的地』を持つ車両（20,992 台/1 ヶ月）のうち約 44% は常磐道・埼玉線・東北道・湾岸・横羽線・第三京浜・関越道・横横道を利用していた。

【中央道上り断面通過車両】



図 2-282 中央道上り(高井戸 IC～調布 IC 間)断面通過台数

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

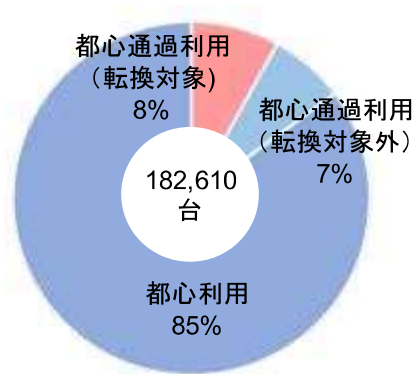
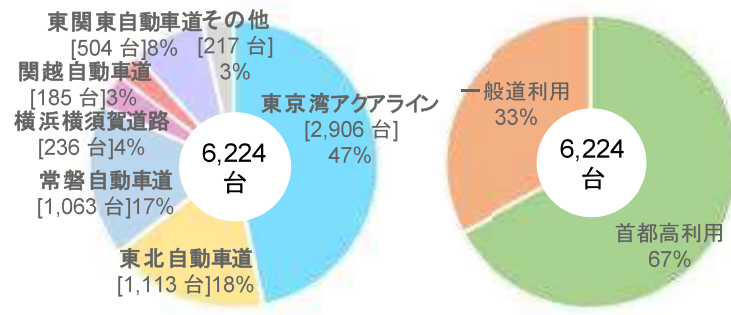
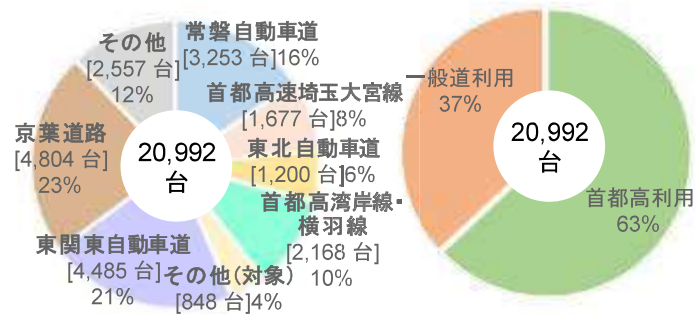


図 2-283 都心利用割合(中央道上り(高井戸 IC～調布 IC 間)断面)

図 2-284 圏央道外側(目的地)利用内訳
(中央道上り(高井戸 IC～調布 IC 間)断面)図 2-285 外環外側～圏央道内側(目的地)利用内訳
(中央道上り(高井戸 IC～調布 IC 間)断面)

■下り

中央道の下り方向車両かつ、圏央道の外側に『出発地』を持つ車両（5,390 台/1 ヶ月）のうち約 88%は東北道・常磐道・アクアライン・関越道・横横道を利用していた。同様に、外環の外側に『出発地』を持つ車両（20,487 台/1 ヶ月）のうち約 40%は常磐道・埼玉線・東北道・湾岸・横羽線・第三京浜・関越道・横横道を利用していた。

【中央道下り断面通過車両】



図 2-286 中央道下り(高井戸 IC～調布 IC 間)断面通過台数

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

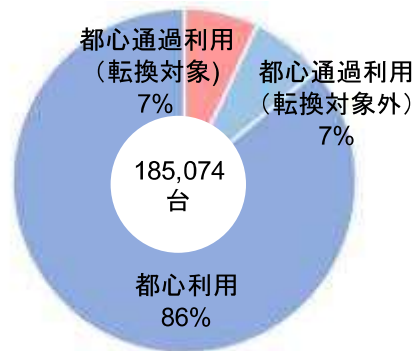
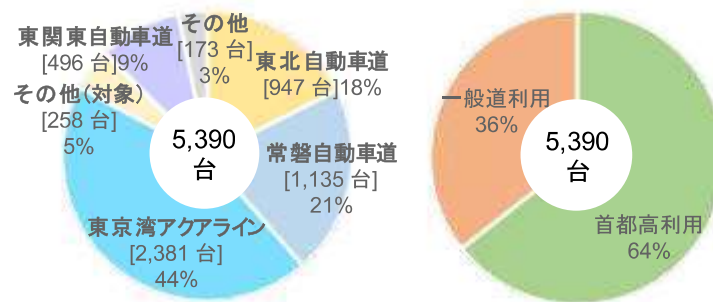
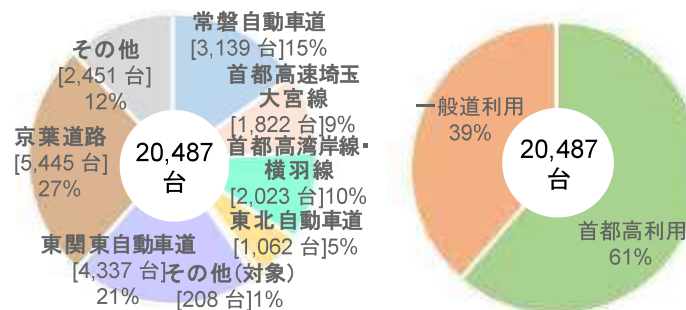


図 2-287 都心利用割合(中央道下り(高井戸 IC～調布 IC 間)断面)

図 2-288 圏央道外側(出発地)利用内訳
(中央道下り(高井戸 IC～調布 IC 間)断面)図 2-289 外環外側～圏央道内側(出発地)利用内訳
(中央道下り(高井戸 IC～調布 IC 間)断面)

(C) 東名の外環外側断面（東名川崎 IC～用賀 IC 間）

■ 上り

東名の上り方向車両かつ、圏央道の外側に『目的地』を持つ車両（4,796 台/1 ヶ月）のうち約 59% は東北道・関越道・中央道・横横道・アクアラインを利用していた。同様に、外環の外側に『目的地』を持つ車両（17,896 台/1 ヶ月）のうち約 34% は埼玉線・東北道・関越道・第三京浜・湾岸線・横羽線・中央道・横横道を利用していた。



図 2-290 東名道路上り(東名川崎 IC～用賀 IC 間)断面通過台数

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

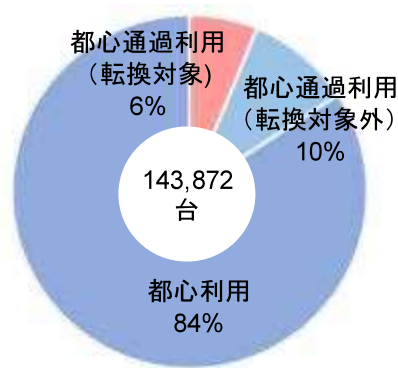
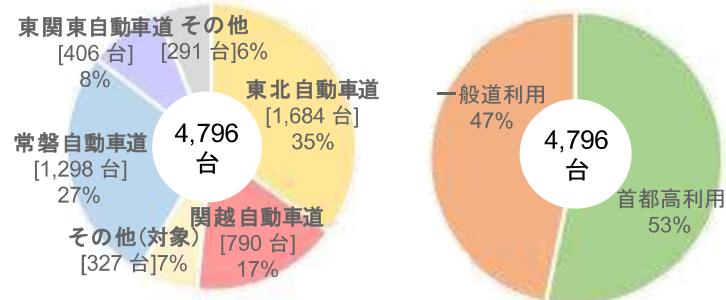
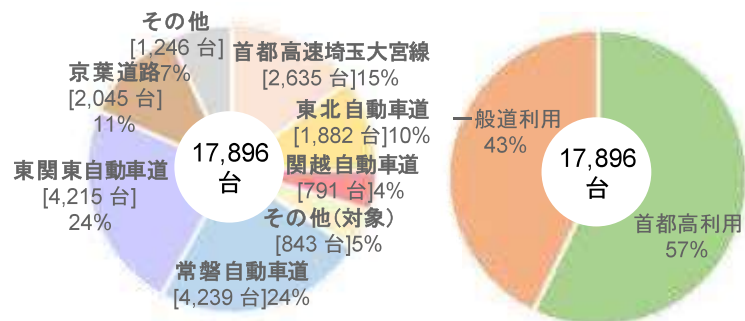


図 2-291 都心利用割合(東名上り(東名川崎 IC～用賀 IC 間)断面)

図 2-292 圏央道外側(目的地)利用内訳
(東名上り(東名川崎 IC～用賀 IC 間)断面)図 2-293 外環外側～圏央道内側(目的地)利用内訳
(東名上り(東名川崎 IC～用賀 IC 間)断面)

■下り

東名の下り方向車両かつ、圏央道の外側に『出発地』を持つ車両（4,963 台/1 ヶ月）のうち約 53%は東北道・関越道・アクアライン・中央道・横横道を利用していた。同様に、外環の外側に『出発地』を持つ車両（18,578 台/1 ヶ月）のうち約 34%は埼玉線・東北道・関越道・中央道・第三京浜・湾岸線・横羽線を利用していた。



地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

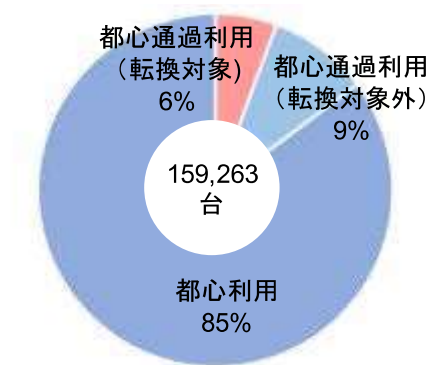
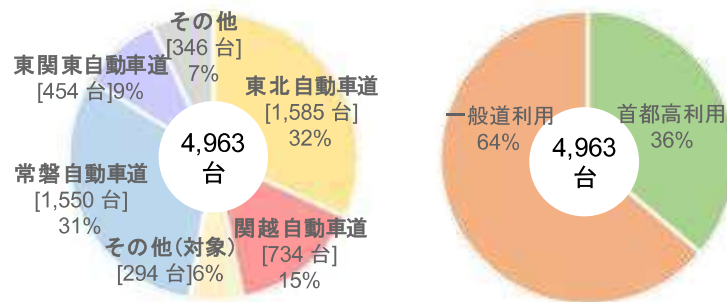
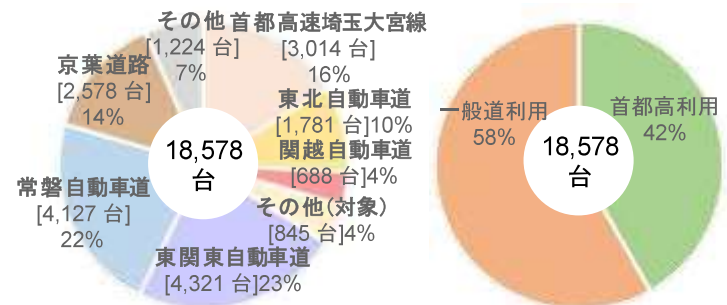


図 2-295 都心利用割合(東名下り(東名川崎 IC～用賀 IC 間)断面)

図 2-296 圏央道外側(出発地)利用内訳
(東名下り(東名川崎 IC～用賀 IC 間)断面)図 2-297 外環外側～圏央道内側(出発地)利用内訳
(東名下り(東名川崎 IC～用賀 IC 間)断面)

(D) 横羽・湾岸線の外環外側断面（浜川崎 IC～大師 IC 間・東扇島 IC～浮島 JCT 間）

■上り

横羽・湾岸線の上り方向車両かつ、圏央道の外側に『目的地』を持つ車両（31,640 台/1 ヶ月）のうち約 3%は関越道・中央道を利用していた。同様に、外環の外側に『目的地』を持つ車両（27,984 台/1 ヶ月）のうち約 10%は中央道・関越道・第三京浜・東名・小田原厚木道路を利用していた。

【横羽・湾岸上り断面通過車両】



図 2-298 横羽・湾岸線の外環外側上り

(横浜川崎 IC～大師 IC 間・東扇島 IC～浮島 JCT 間)断面通過台数

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

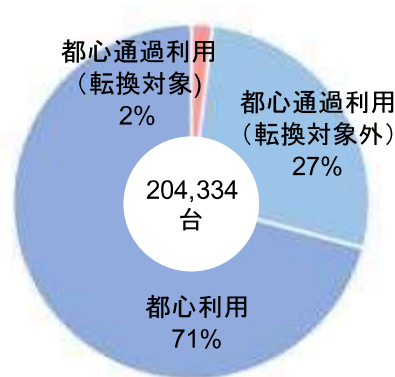


図 2-299 都心利用割合(横羽・湾岸線の外環外側上り
(横浜川崎 IC～大師 IC 間・東扇島 IC～浮島 JCT 間)断面)

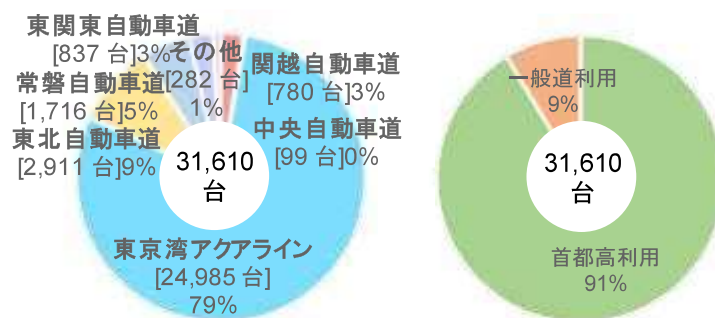


図 2-300 圏央道外側(目的地)利用内訳(横羽・湾岸線の外環外側上り
(横浜川崎 IC～大師 IC 間・東扇島 IC～浮島 JCT 間)断面)

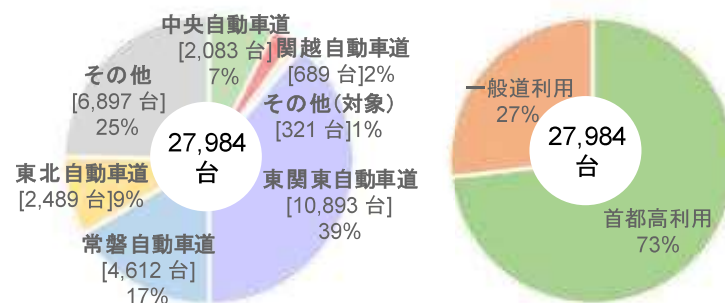


図 2-301 外環外側～圏央道内側(目的地)利用内訳(横羽・湾岸線の外環外側上り
(横浜川崎 IC～大師 IC 間・東扇島 IC～浮島 JCT 間)断面)

■下り

横羽・湾岸線の下り方向車両かつ、圏央道の外側に『出発地』を持つ車両（32,438 台/1 ヶ月）のうち約 3%は関越道・中央道を利用していた。同様に、外環の外側に『出発地』を持つ車両（30,507 台/1 ヶ月）のうち約 10%は中央道・関越道・東名・小田原厚木道路・第三京浜を利用していた。

【横羽・湾岸下り断面通過車両】



図 2-302 横羽・湾岸線の外環外側下り
(横浜川崎 IC～大師 IC 間・東扇島 IC～浮島 JCT 間)断面通過台数

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

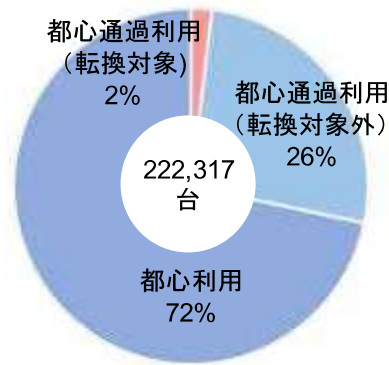


図 2-303 都心利用割合(横羽・湾岸線の外環外側下り
(横浜川崎 IC～大師 IC 間・東扇島 IC～浮島 JCT 間)断面)

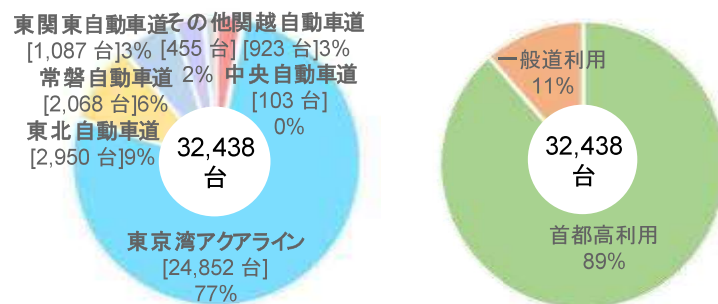


図 2-304 圏央道外側(出発地)利用内訳(横羽・湾岸線の外環外側下り
(横浜川崎 IC～大師 IC 間・東扇島 IC～浮島 JCT 間)断面)

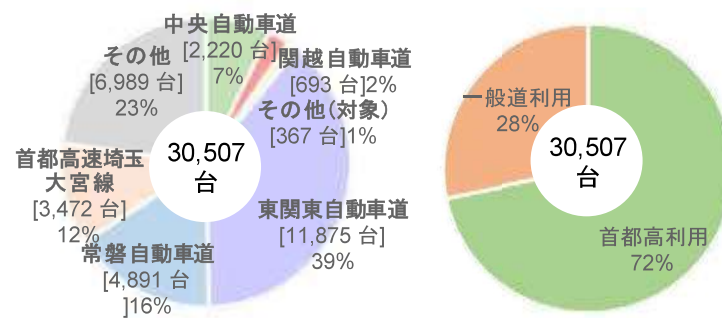


図 2-305 外環外側～圏央道内側(出発地)利用内訳(横羽・湾岸線の外環外側下り
(横浜川崎 IC～大師 IC 間・東扇島 IC～浮島 JCT 間)断面)

(E) アクアラインの外環外側断面（木更津金田 IC～浮島 IC 間）

■上り

アクアラインの上り方向車両かつ、圏央道の外側に『目的地』を持つ車両（3,235 台/1 ヶ月）のうち約 16%は中央道・関越道を利用していった。同様に、外環の外側に『目的地』を持つ車両（27,034 台/1 ヶ月）のうち約 13%は中央道・東名・埼玉線・関越道・第三京浜を利用していった。



図 2-306 アクアライン上り(木更津金田 IC～浮島 IC 間)断面通過台数

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

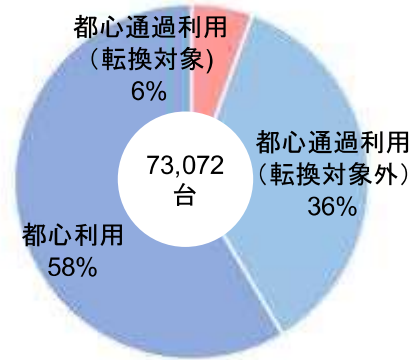
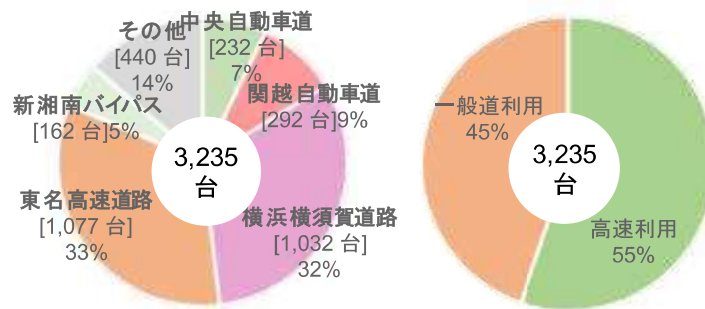
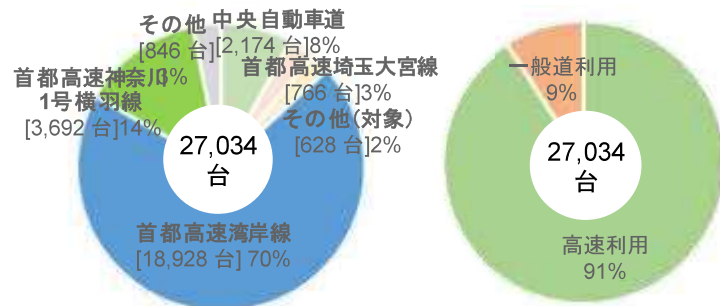


図 2-307 都心利用割合(アクアライン上り(木更津金田 IC～浮島 IC 間)断面)

図 2-308 圏央道外側(目的地)利用内訳
(アクアライン上り(木更津金田 IC～浮島 IC 間)断面)図 2-309 外環外側～圏央道内側(目的地)利用内訳
(アクアライン上り(木更津金田 IC～浮島 IC 間)断面)

■下り

アクアラインの下り方向車両かつ、圏央道の外側に『出発地』を持つ車両（3,494 台/1 ヶ月）のうち約 15%は中央道・関越道を利用していた。同様に、外環の外側に『出発地』を持つ車両（27,434 台/1 ヶ月）のうち約 15%は中央道・埼玉線・東名・関越道・第三京浜を利用していた。

【アクア下り断面通過車両】



図 2-310 アクアライン下り(木更津金田 IC～浮島 IC 間)断面通過台数

地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

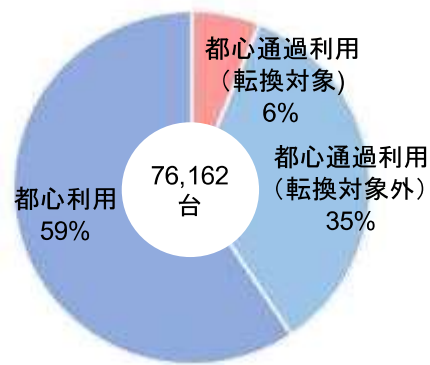


図 2-311 都心利用割合(アクアライン下り(木更津金田 IC～浮島 IC 間)断面)

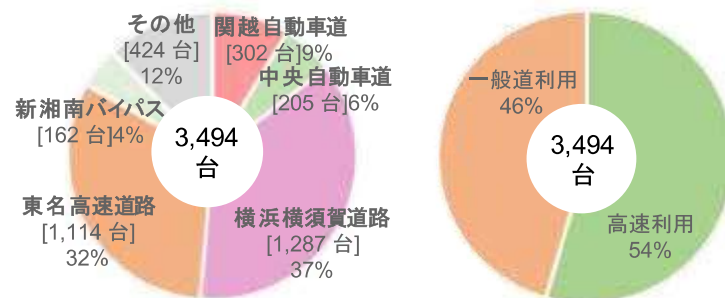


図 2-312 圏央道外側(出発地)利用内訳
(アクアライン下り(木更津金田 IC～浮島 IC 間)断面)

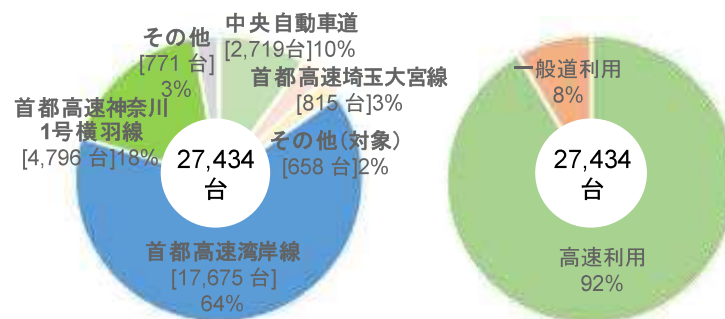


図 2-313 外環外側～圏央道内側(出発地)利用内訳
(アクアライン下り(木更津金田 IC～浮島 IC 間)断面)

2) 物流の支援状況

(A) 京浜港へのアクセス性

京浜港発着の長距離貨物輸送は、東名、中央道、関越道、東北道の4方面で約7割を占めているが、東京外環（関越～湾岸間）が未整備であるため、中央環状線を経由した輸送を強いられている。

また、京浜港での取扱い貨物量等は増加傾向が見込まれており、なお一層の輸送効率が求められている。

表 2-56 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
平成30年度コンテナ貨物流動調査	貨物量割合	-	「東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県」を除く道府県を対象に、「北海道、茨城県、沖縄県」を除く比率を図示
港湾調査 港別集計値(確報) (国土交通省)	コンテナ取扱貨物量	平成22年～令和1年	
国際戦略港湾・京浜港の港湾計画改訂(コンテナ関係)について (国土交通省)	推計値コンテナ取扱貨物量	令和7年	国内、国外を含む
普通貿易統計(税関別統計) (財務省)	輸出入貿易額	平成22年～令和1年	



図 2-314 京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合

地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

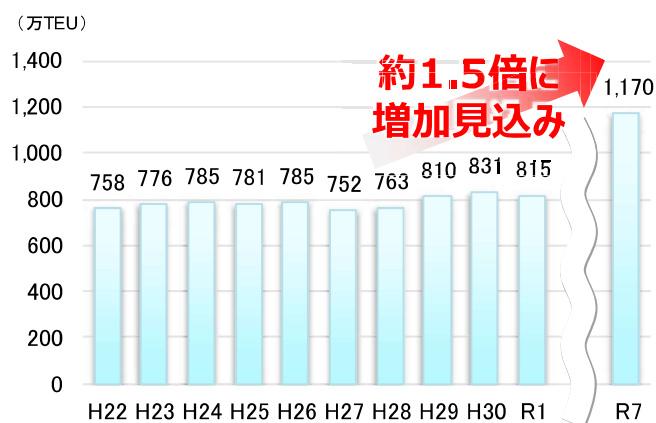


図 2-315 京浜港のコンテナ取扱貨物量

【京浜港(東京港、川崎港、横浜港)】



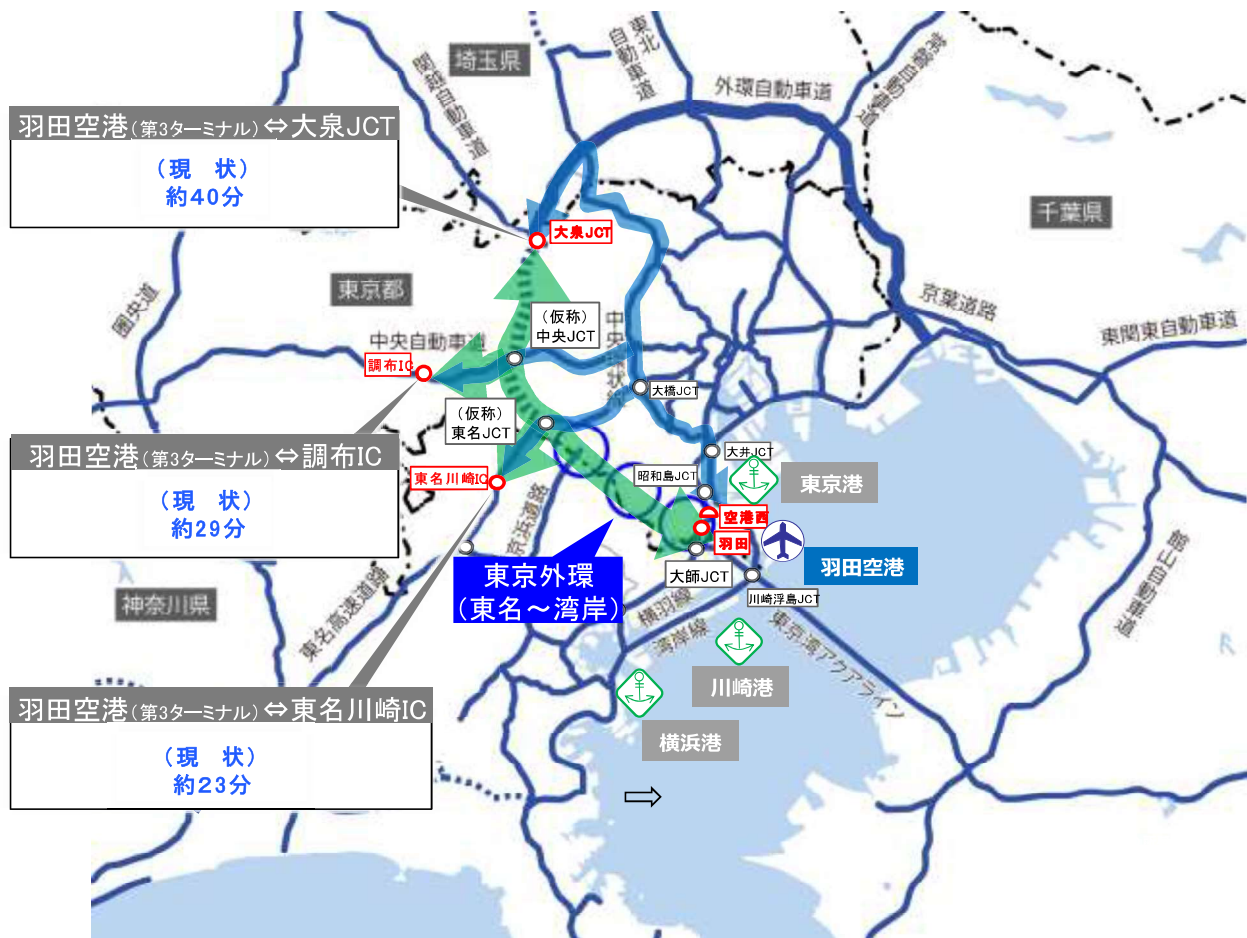
図 2-316 輸出入貿易額の推移

(B) 羽田空港へのアクセス性

羽田空港の発着回数、輸出入貿易額、外国人訪問者数は年々増加傾向がみられる。
羽田空港から東名・中央道・関越道へのアクセスは、多くが首都高を利用している。

表 2-57 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	R2.7	大型車（発話型車載器） のデータを除く
国土交通白書 2017	羽田空港発着回数	H23～H30	
普通貿易統計 （税関別・その他）（財務省）	輸出入貿易額の推移	H22～R1	
出入国管理統計 統計表 （法務省）	外国人訪問者数の推移	H26～R1	

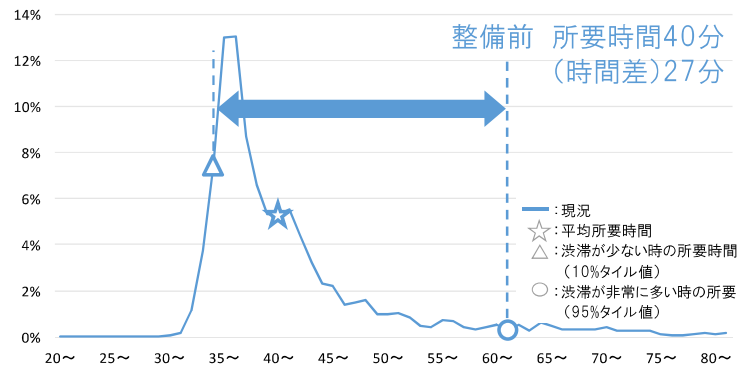


※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点
 ※羽田空港は第3ターミナル(羽田IC・空港西IC)と設定
 ※東京外環（関越～湾岸）の速度は関越道・練馬IC⇒鶴ヶ島JCTのデータを基に算出

図 2-317 羽田空港へのアクセス状況

地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

羽田空港(第3ターミナル)⇄大泉JCT



※所要時間の時間差は渋滞が非常に多い時の所要時間(95%タイル値)と渋滞が少ない時の所要時間(10%タイル値)の差とする

図 2-318 羽田空港(第3ターミナル)⇄大泉JCTにおける定時性の確保割合



図 2-319 羽田空港発着回数

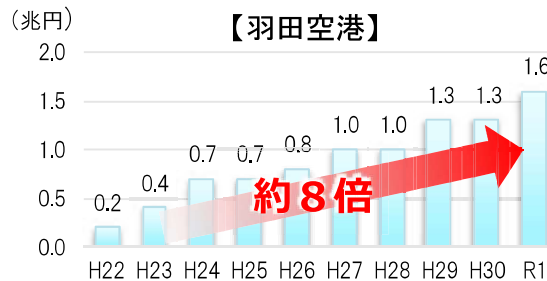


図 2-320 輸出入貿易額の推移



図 2-321 外国人訪問者数の推移

(C) 経路分担状況

物流に着目して、京浜港・羽田空港を発着する車両の交通流動図を作成し、利用経路の把握を行った。なお、2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

表 2-58 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
商用車プローブデータ	経路データ	2020年7月	各断面の利用割合とサンプル数、流動図の台数は日平均台数を算出して使用
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	大型車OD発着交通量	-	プローブデータの分担率で換算

a) 東京港利用車両

東京港⇄圏央道内側断面間を走行する長距離トリップの約6割が外環西側（関越道、中央道、東名、第三京浜）利用である。関越道、中央道は中環経由が多く、東名は湾岸線また中環経由が多い。第三京浜は一般道経由が多い。

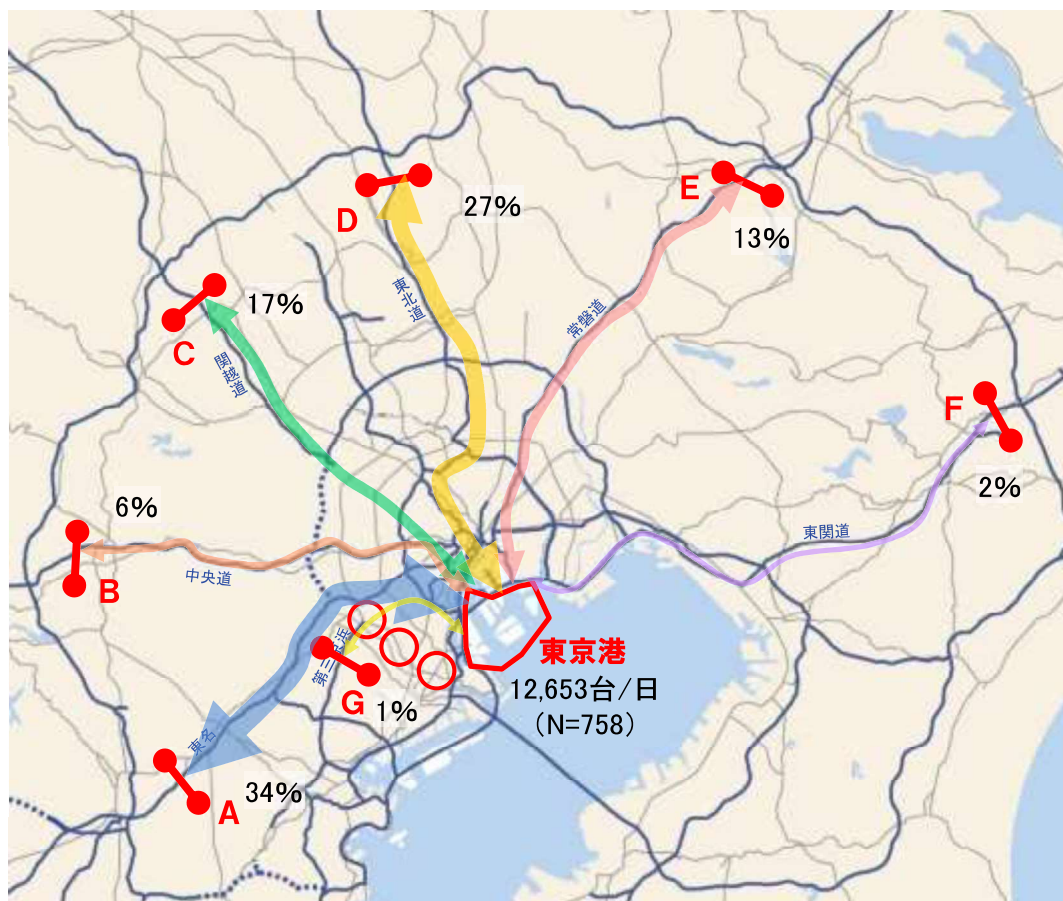


図 2-322 東京港利用車両の経路分担率

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

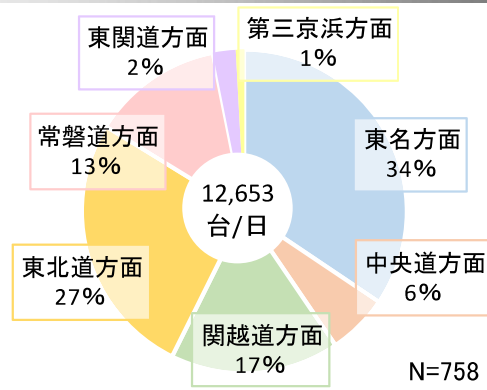


図 2-323 東京港⇄各方面断面通過割合

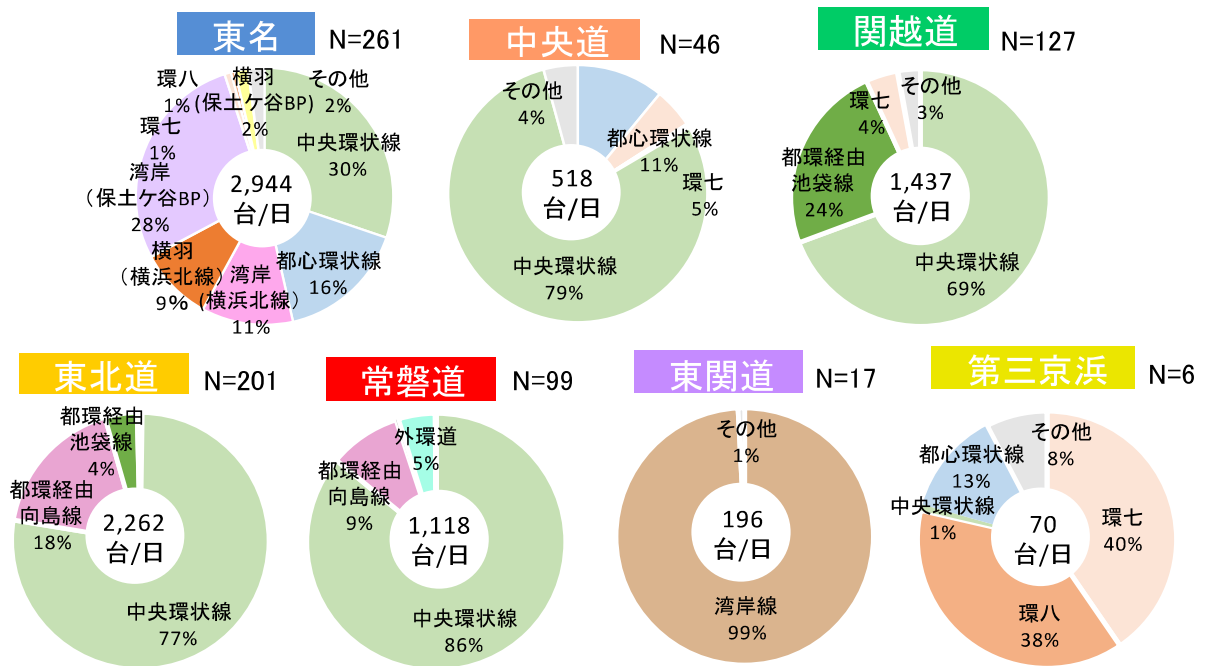


図 2-324 東京港利用車両の路線別通過代表経路の分担率

■東京港発

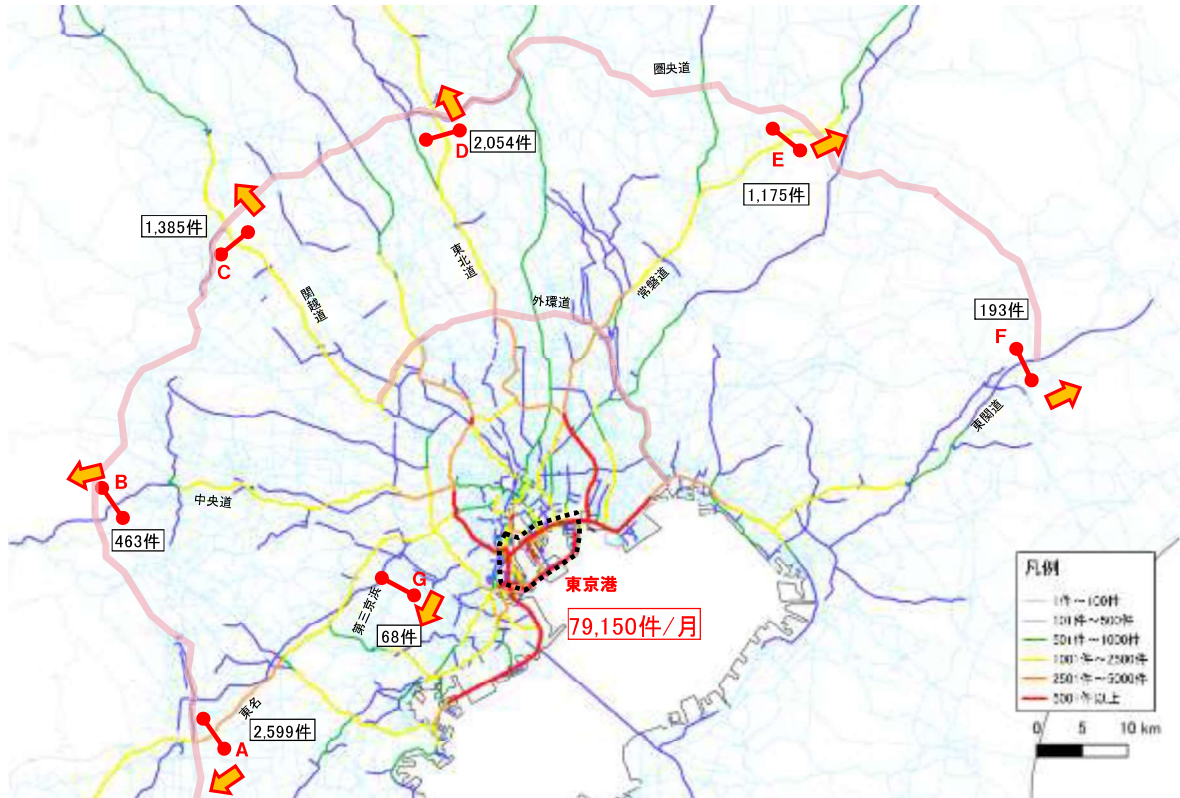


図 2-325 東京港発車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

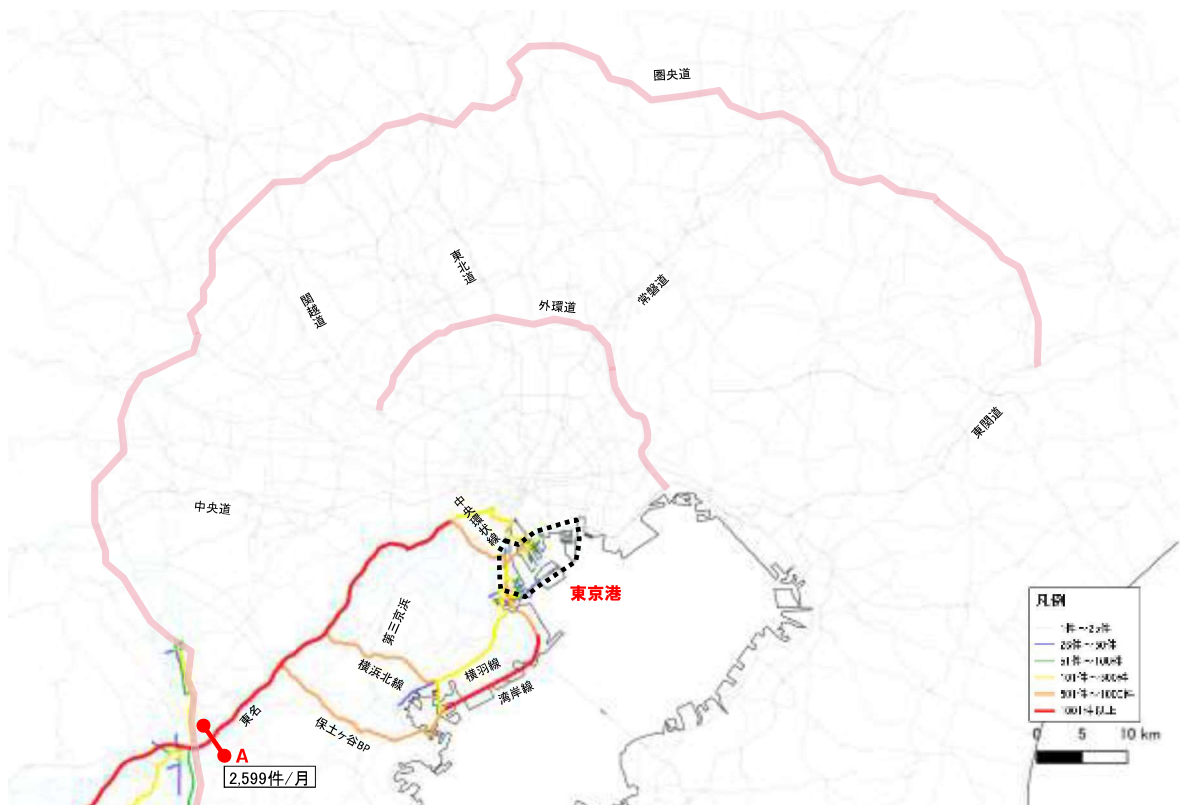


図 2-326 東京港発東名(A)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

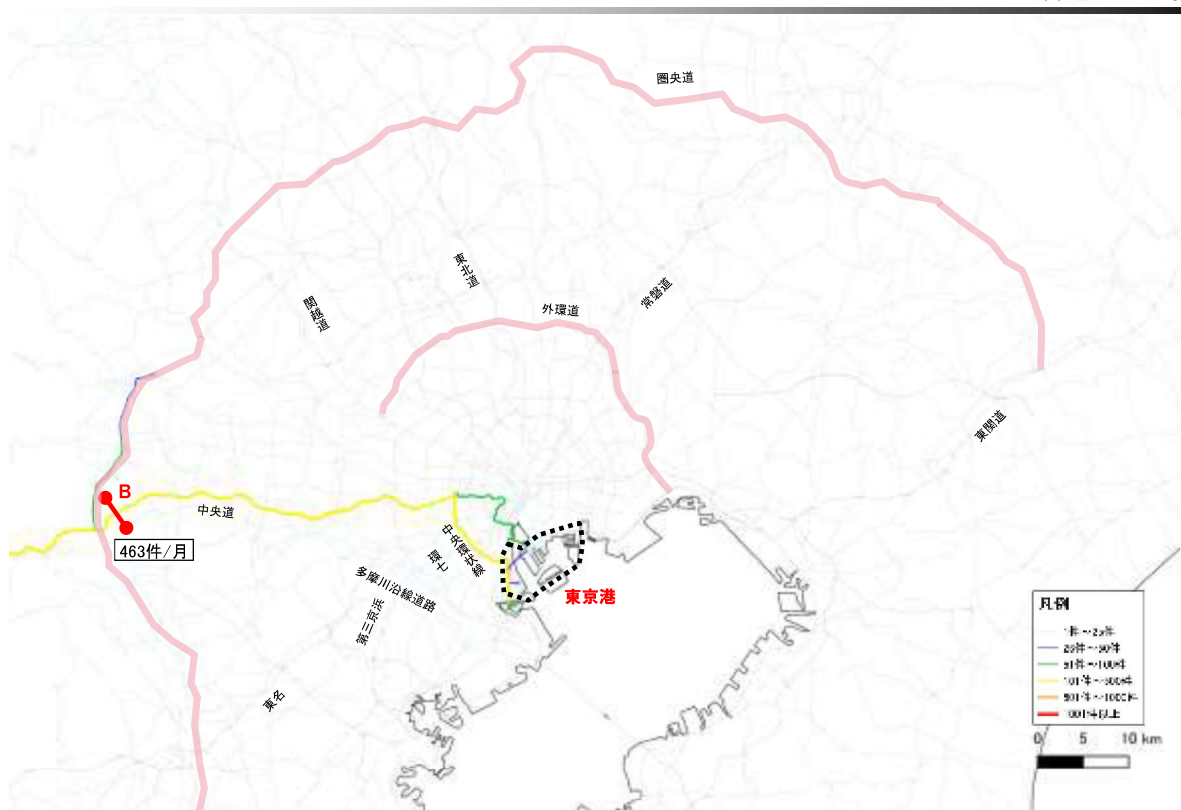


図 2-327 東京港発中央道(B)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

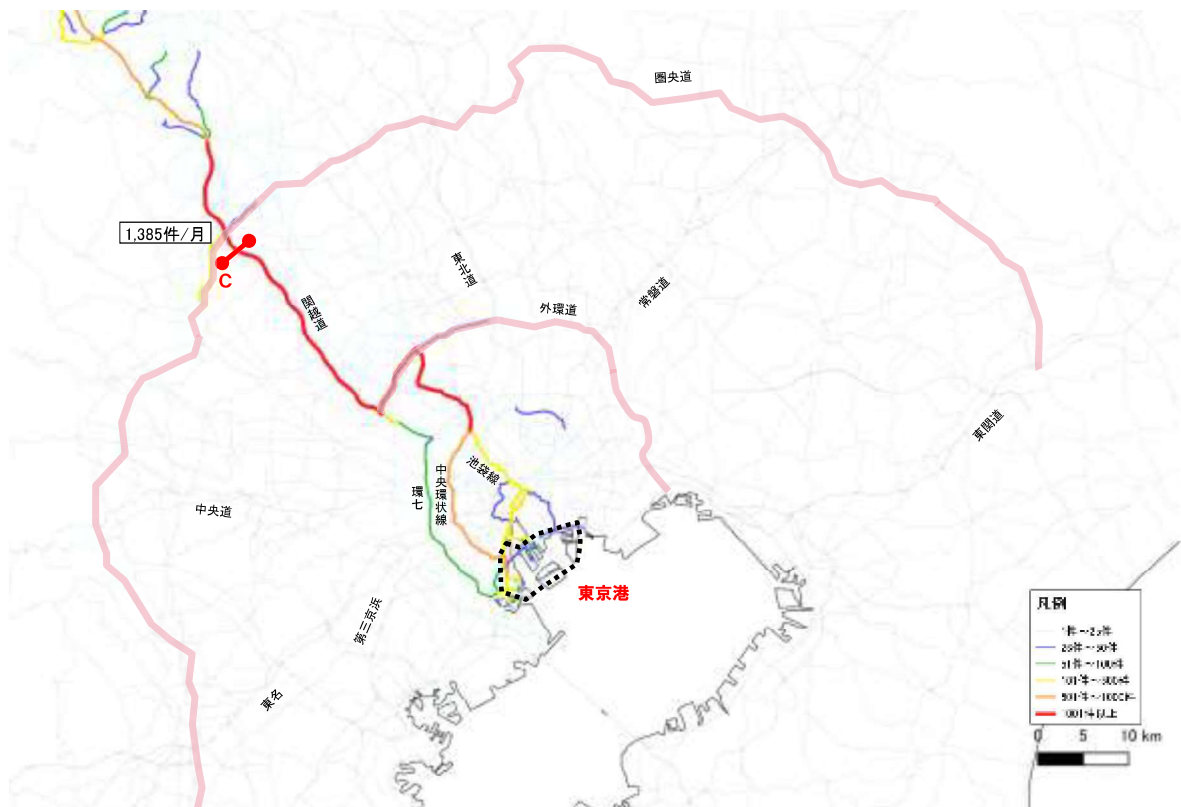


図 2-328 東京港発関越道(C)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

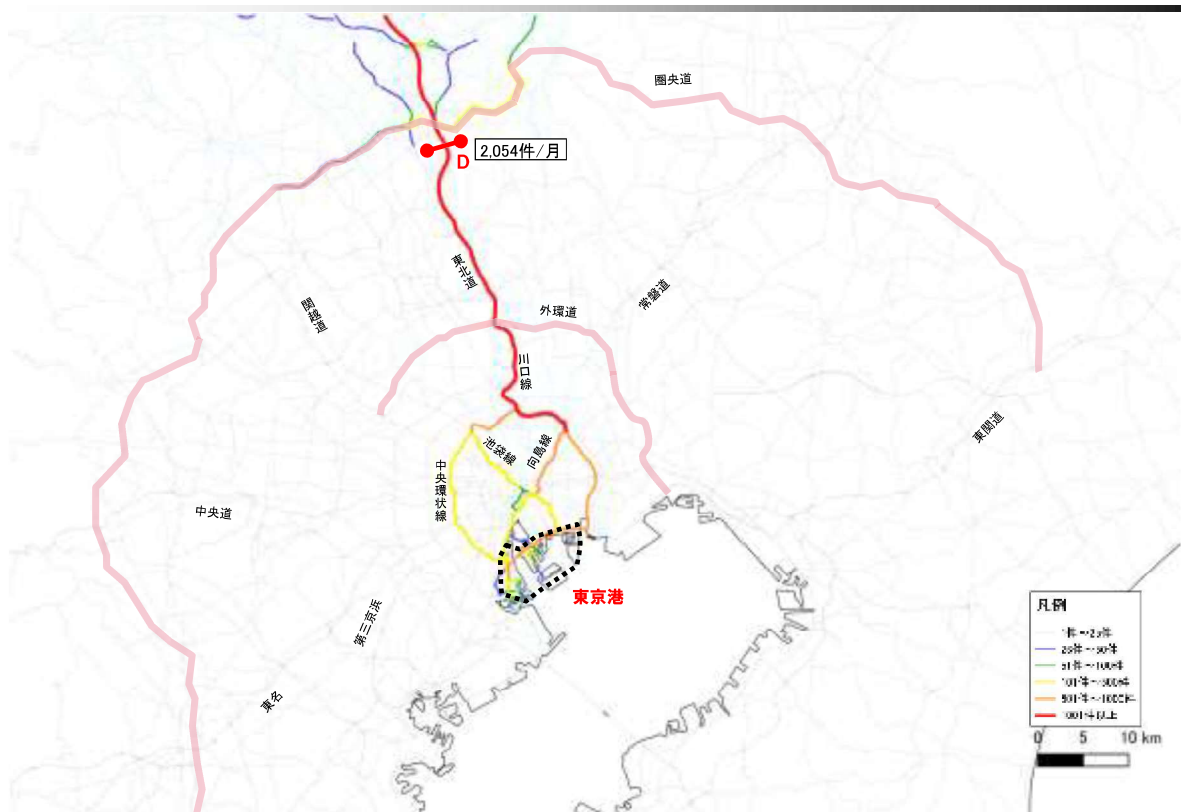


図 2-329 東京港発東北道(D)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

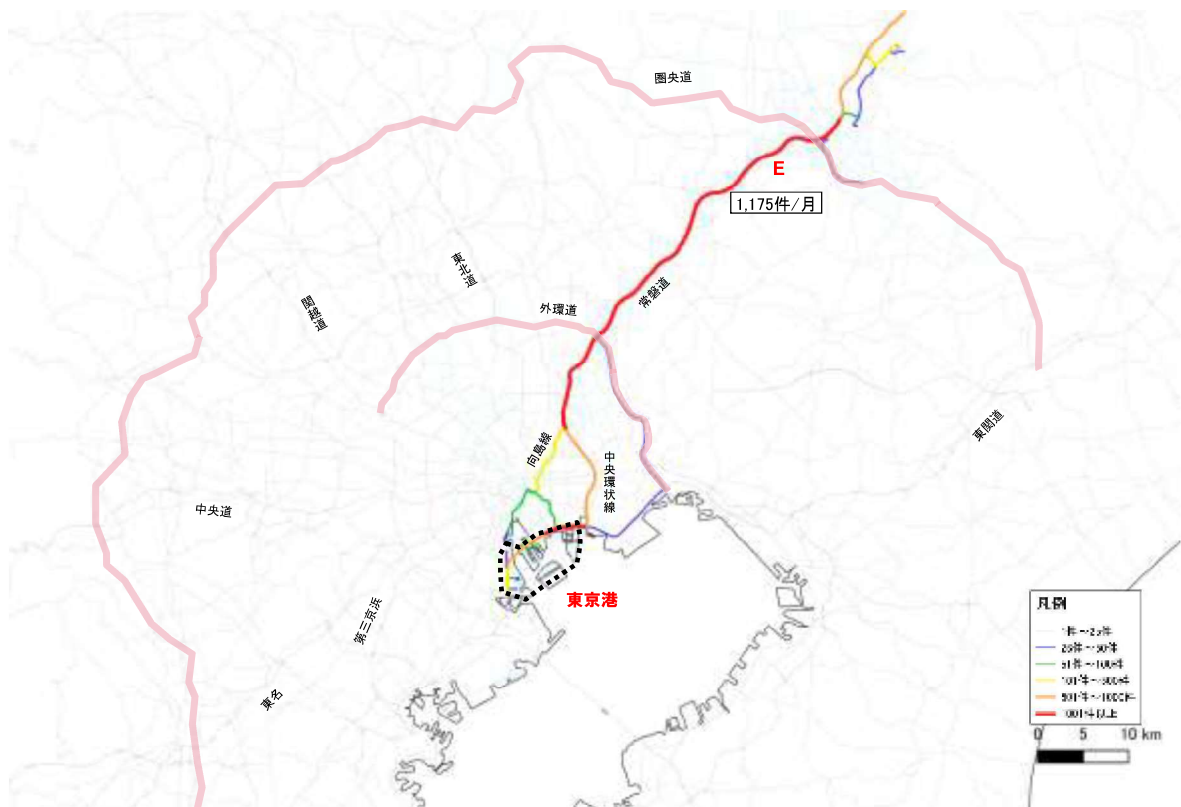


図 2-330 東京港発常磐道(E)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

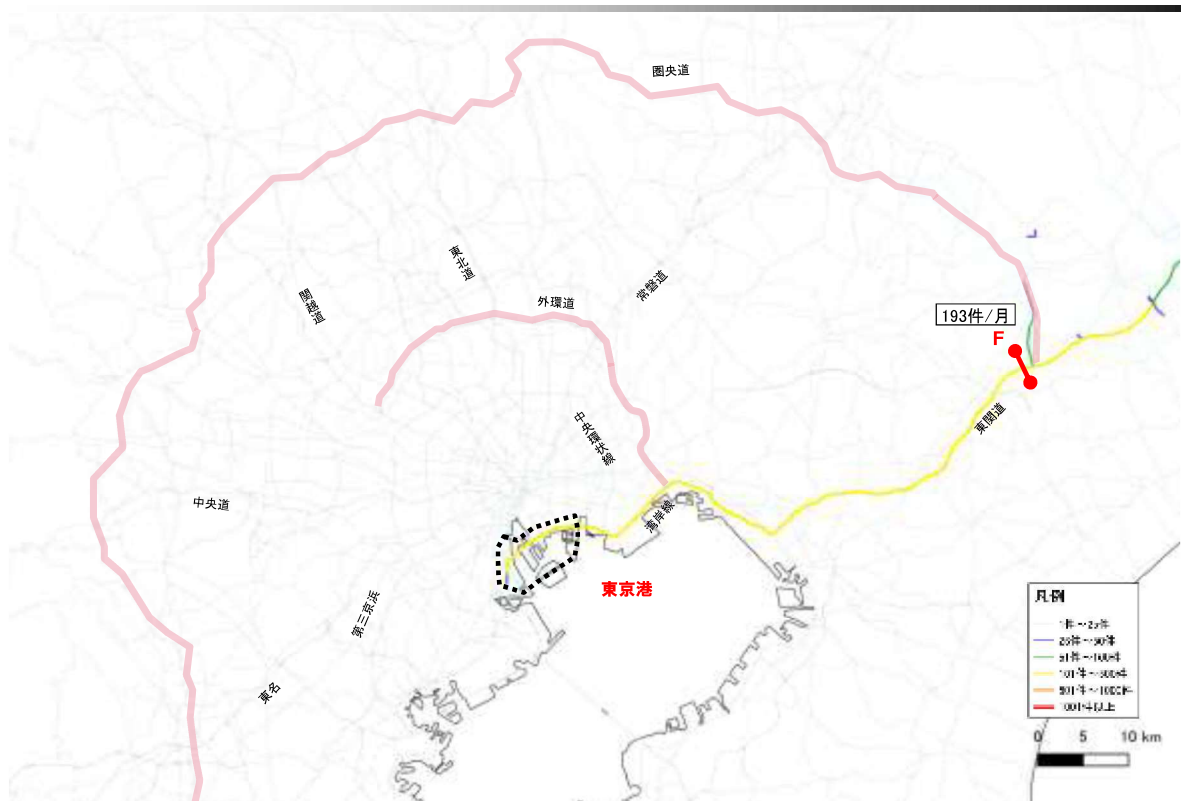


図 2-331 東京港発東関道(F)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

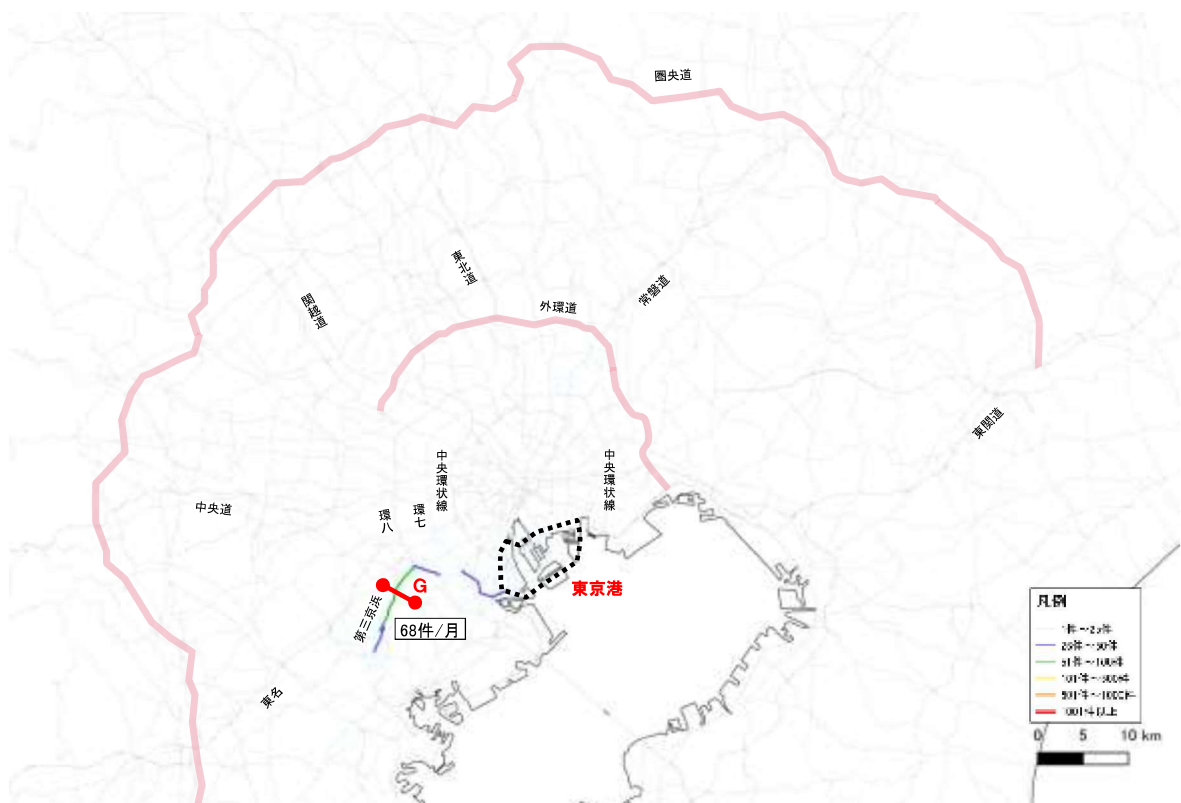


図 2-332 東京港発第三京浜(G)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

■東京港着

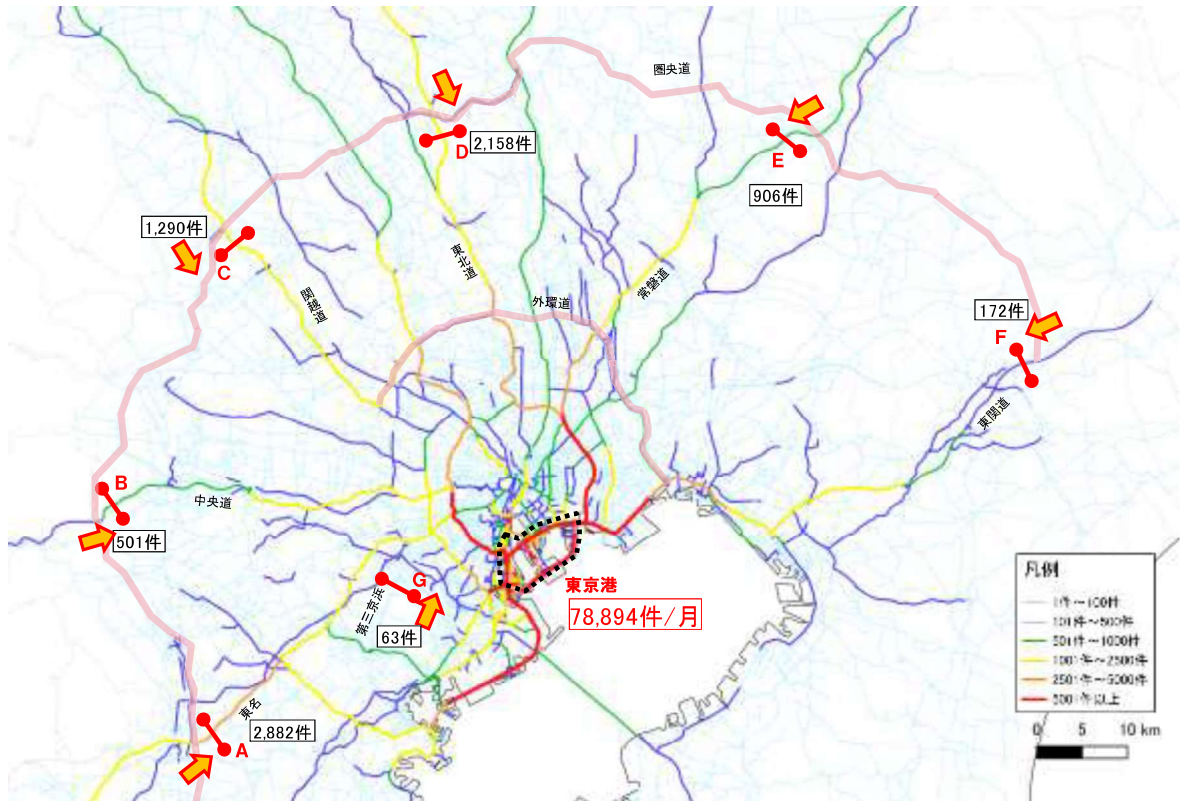


図 2-333 東京港着車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

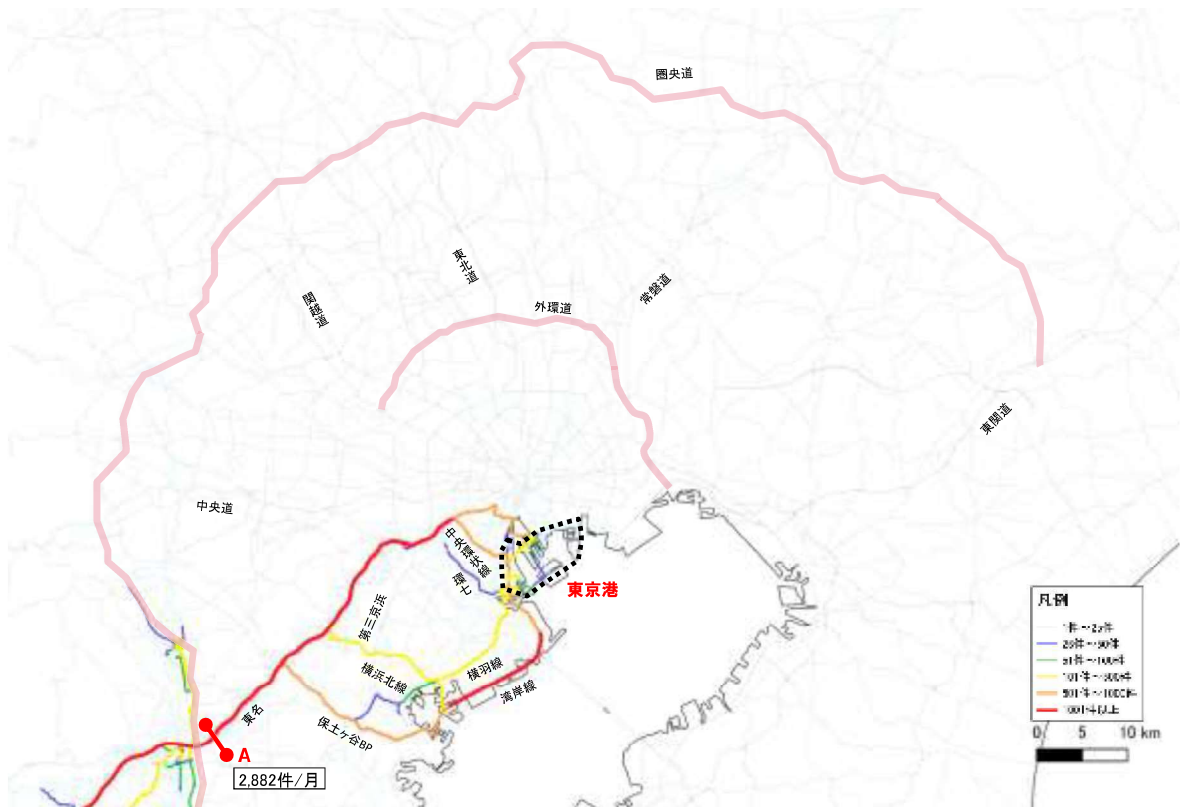


図 2-334 東京港着東名(A)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

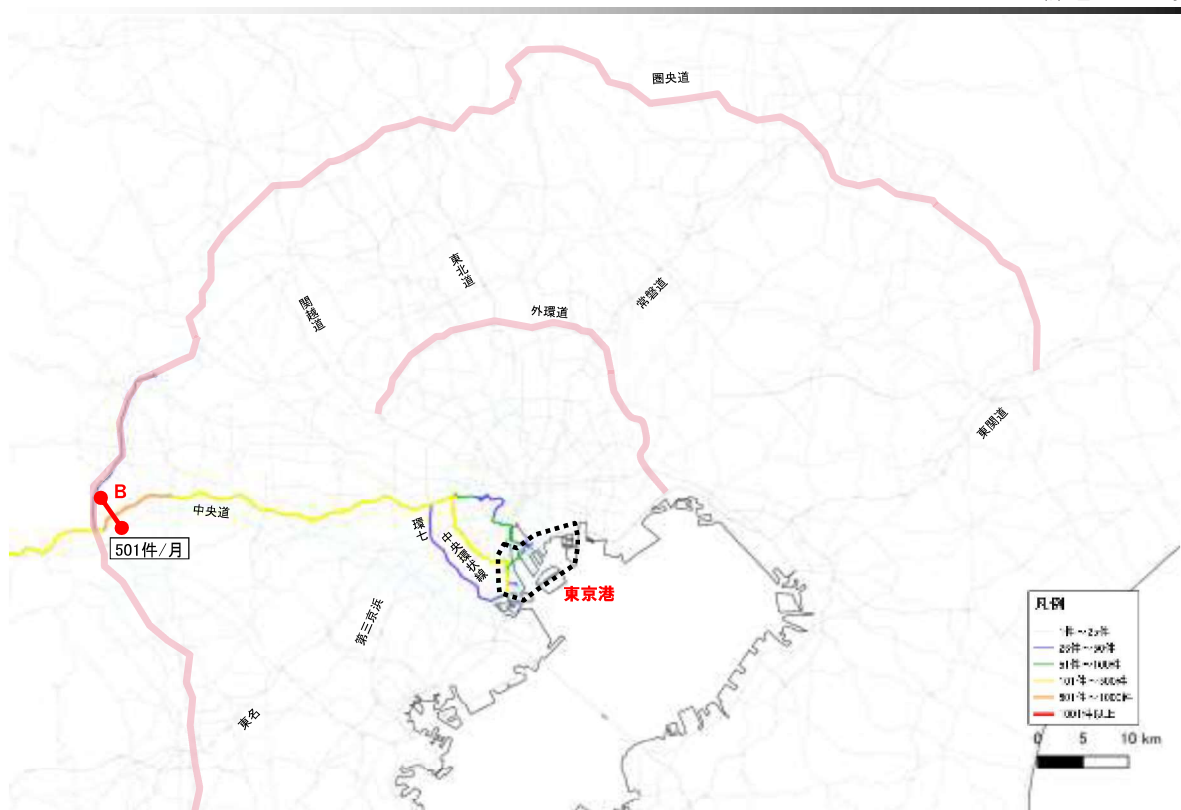


図 2-335 東京港着中央道(B)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

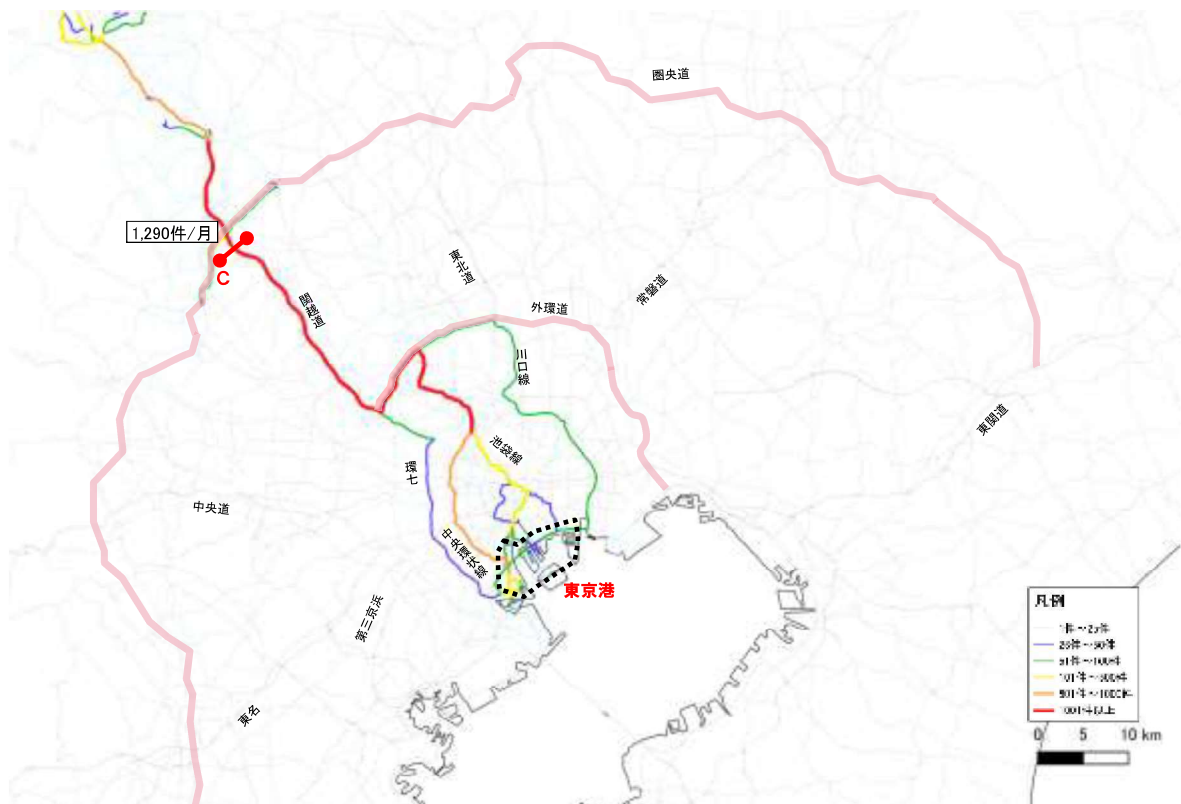


図 2-336 東京港着関越道(C)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

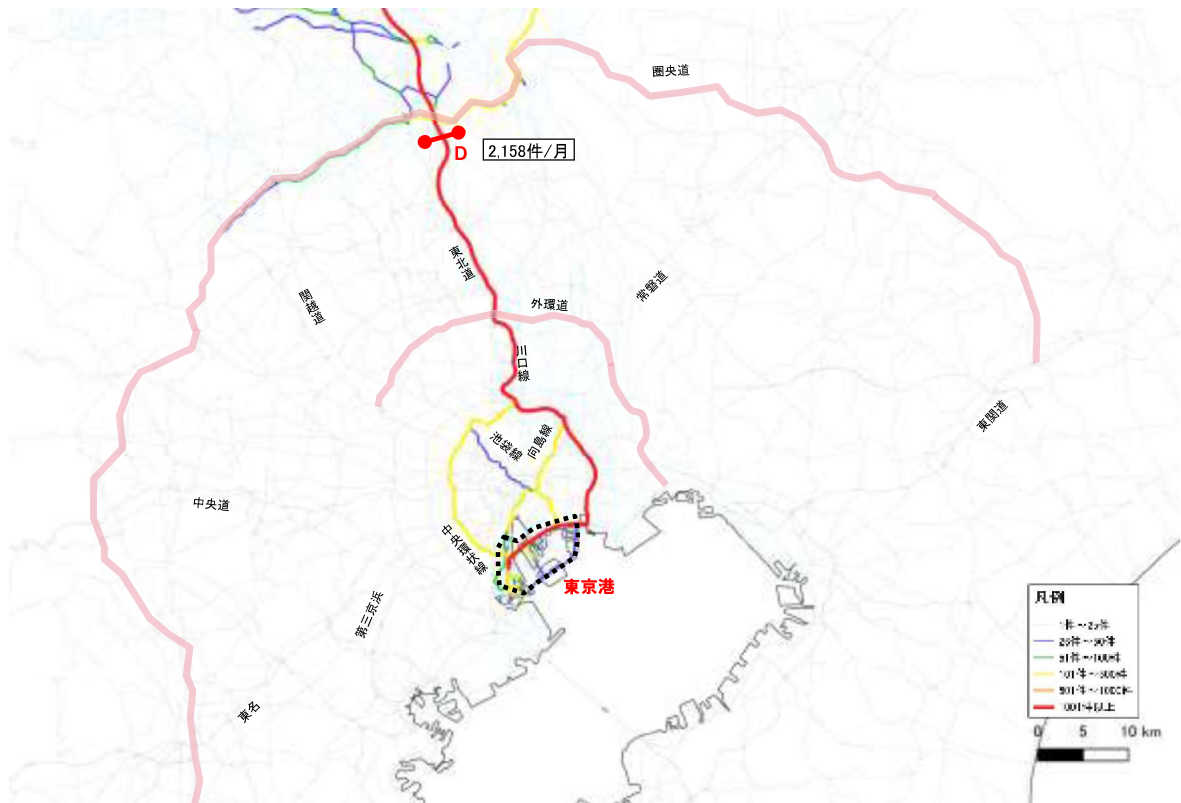


図 2-337 東京港着東北道(D)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

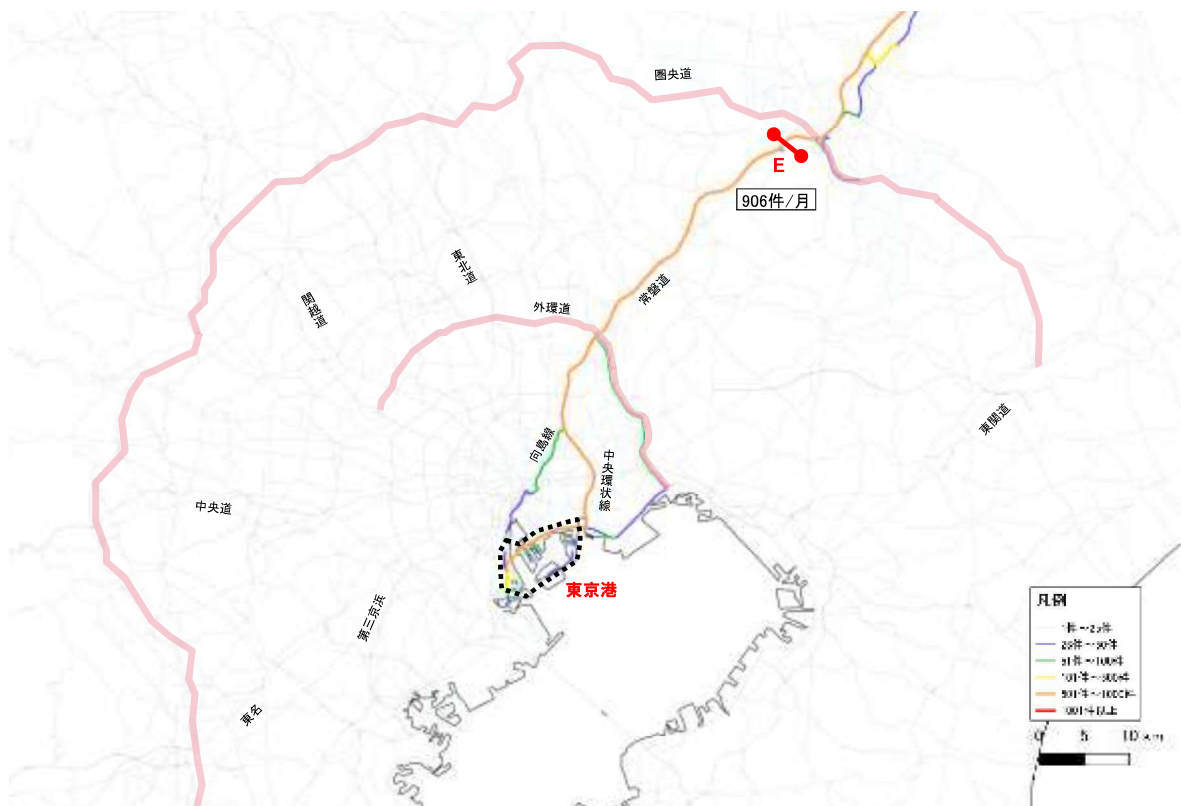


図 2-338 東京港着常磐道(E)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

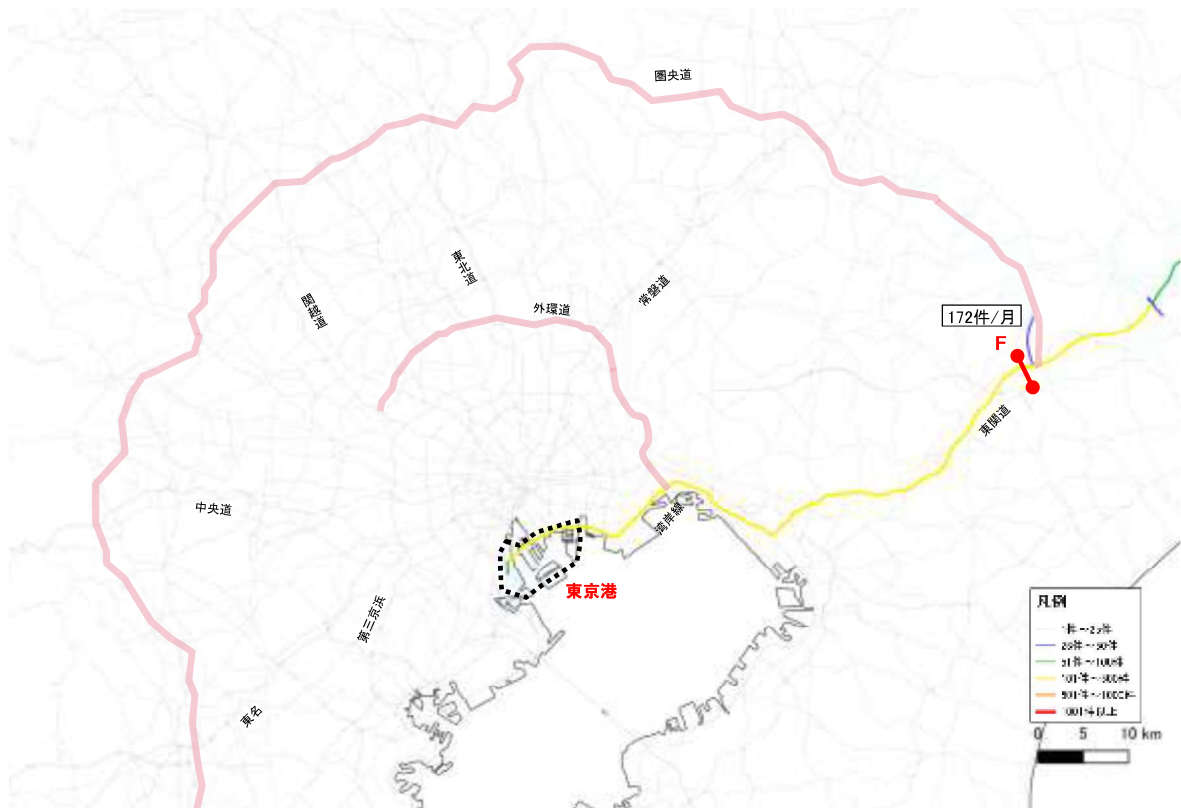


図 2-339 東京港着東関道(F)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

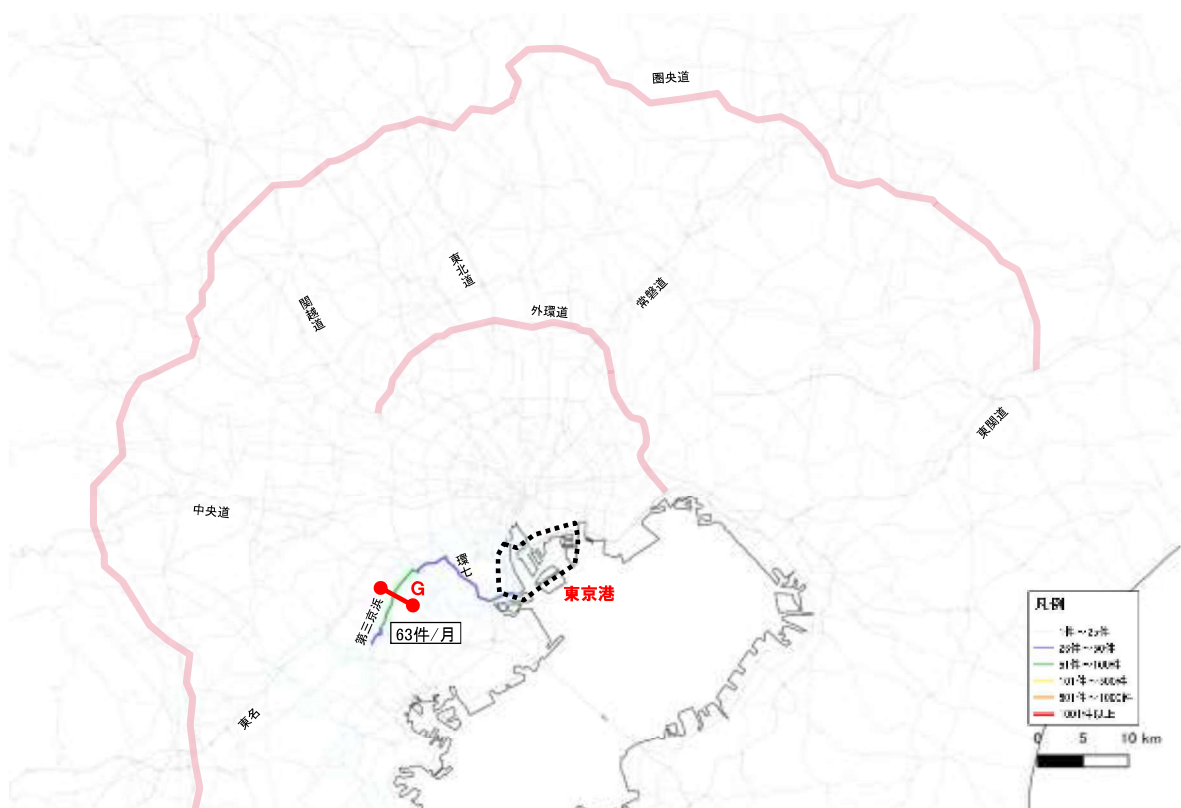


図 2-340 東京港着第三京浜(G)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

b) 羽田空港利用車両

羽田空港⇄圏央道内側断面間を走行する長距離トリップの約9割が外環西側（関越道、中央道、東名、第三京浜）利用である。関越道は都環経由が多く、中央道は中環経由が多い。東名は湾岸線経由が多く、第三京浜は一般道経由が多い。

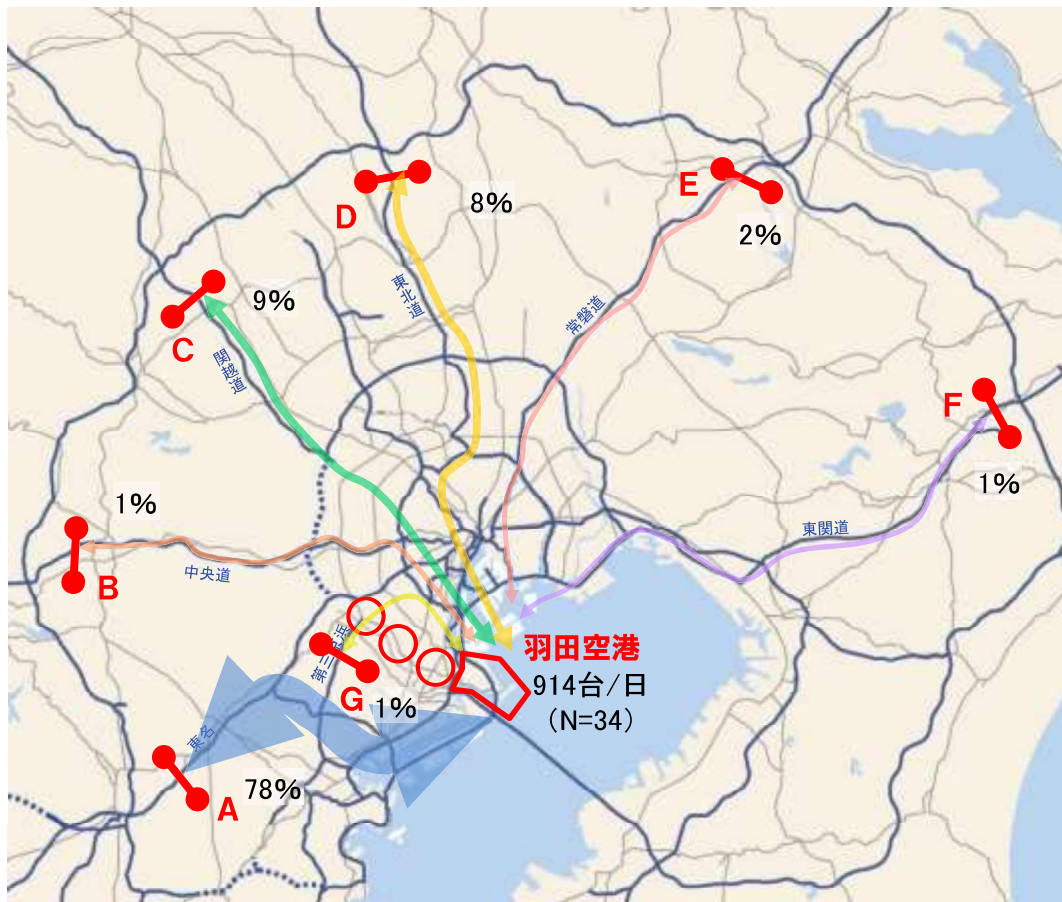


図 2-341 羽田空港利用車両の経路分担率

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

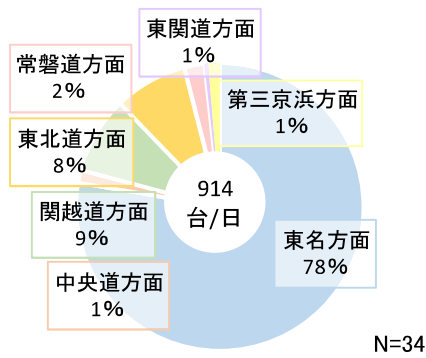


図 2-342 羽田空港⇄各方面断面通過割合

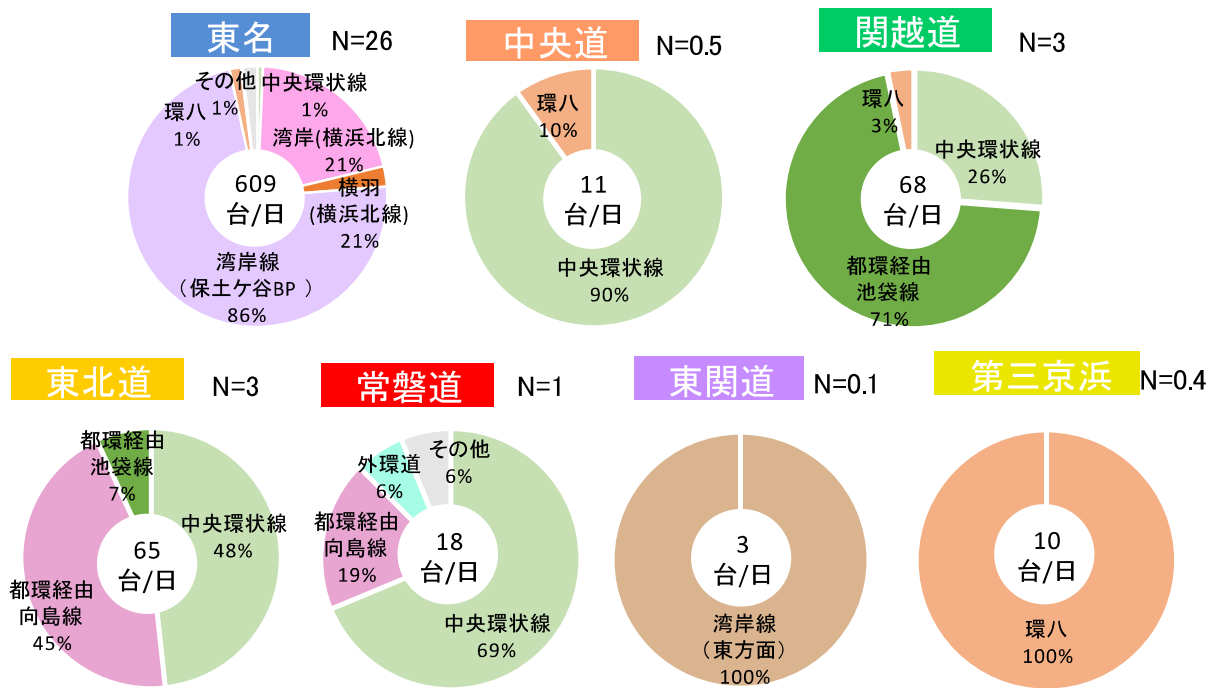


図 2-343 羽田空港利用車両の路線別通過代表経路の分担率

■羽田空港発

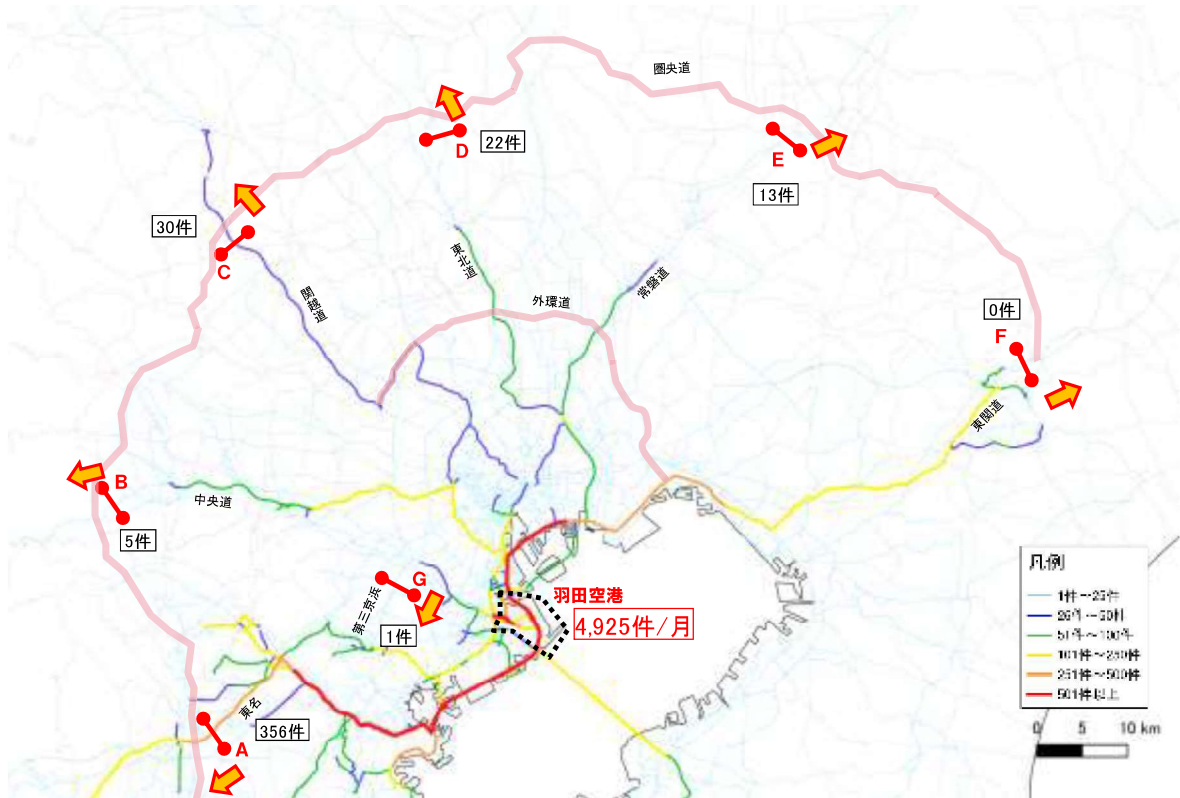


図 2-344 羽田空港発車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

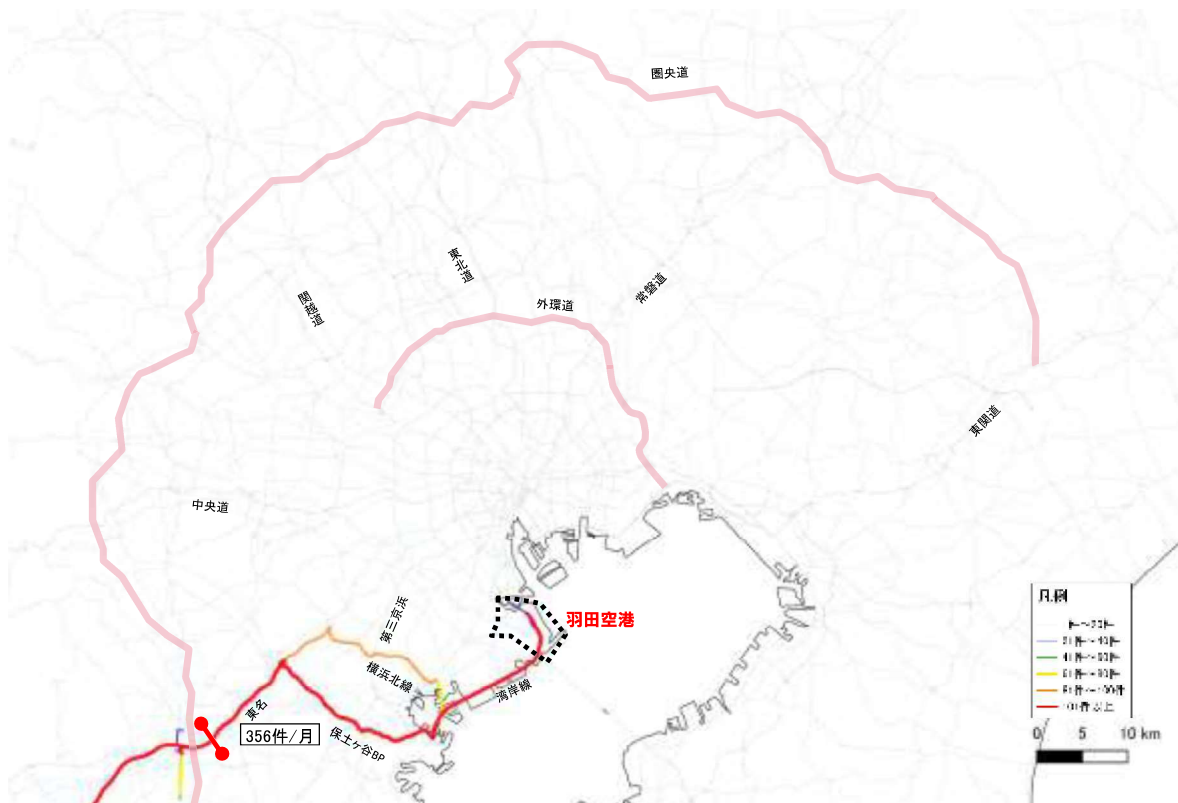


図 2-345 羽田空港発東名(A)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

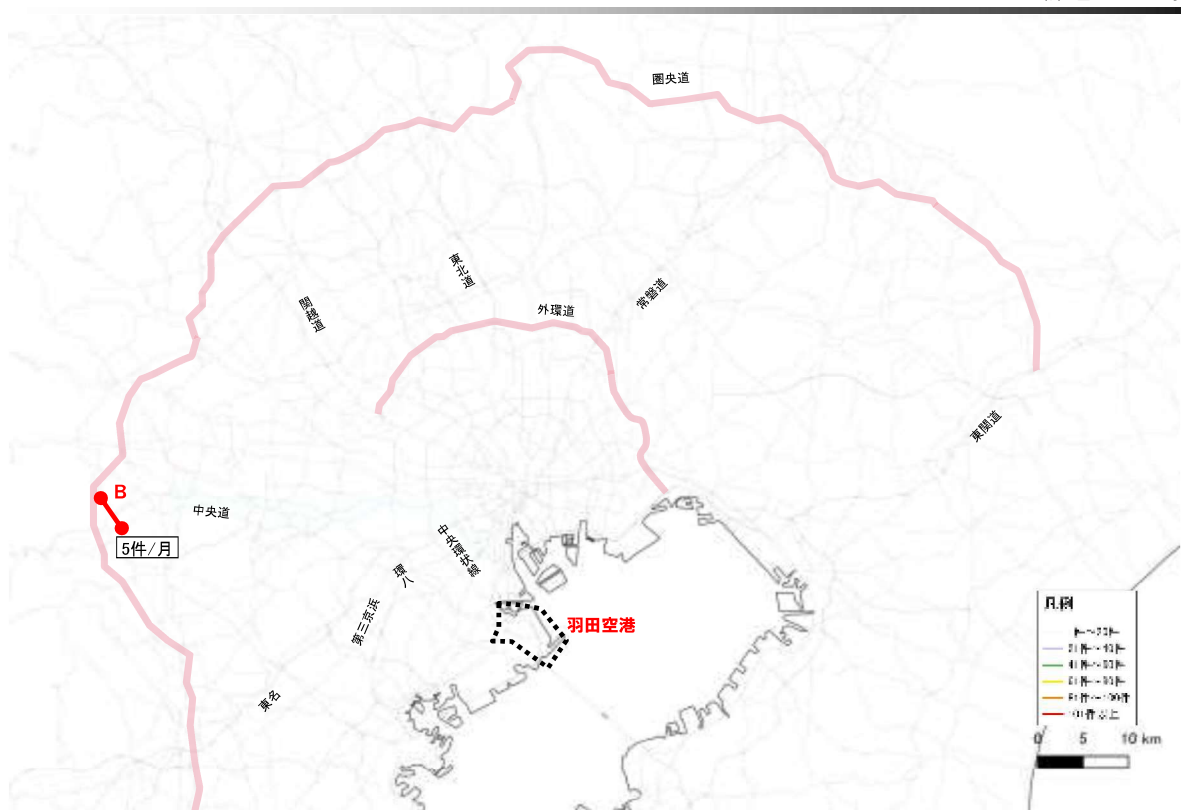


図 2-346 羽田空港発中央道(B)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

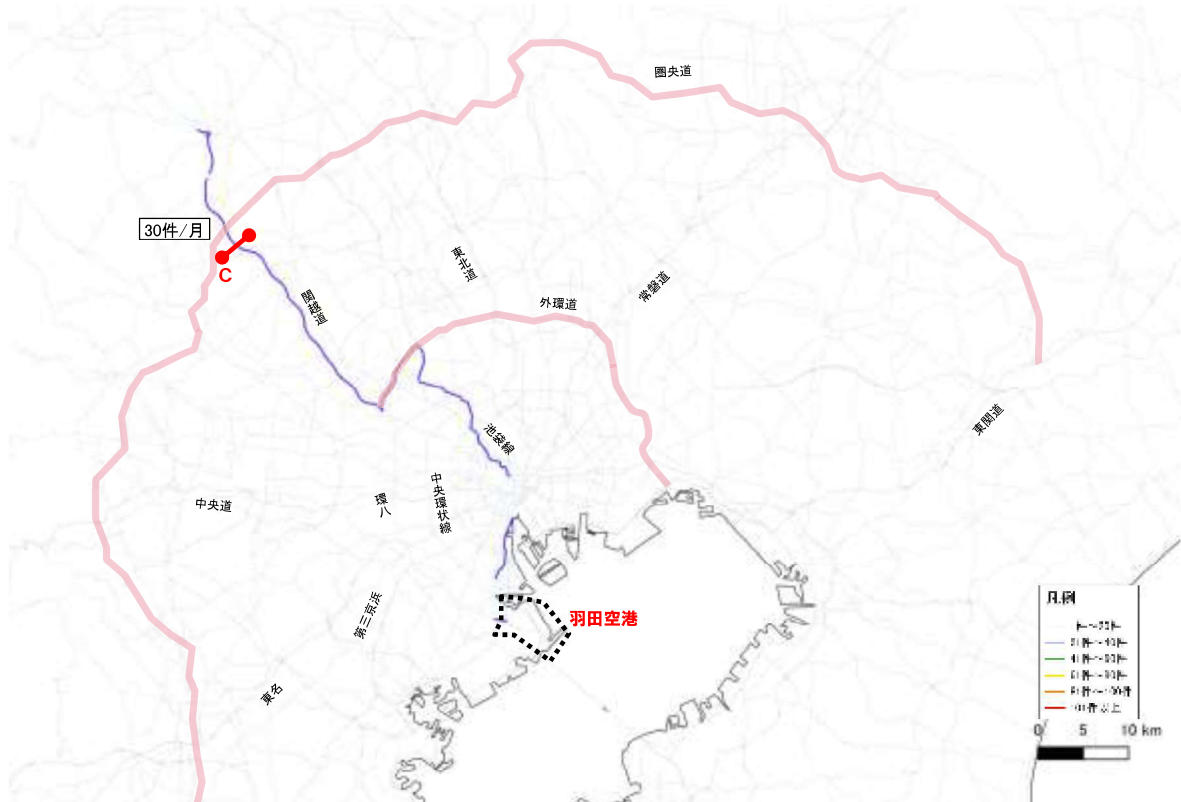


図 2-347 羽田空港発関越道(C)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

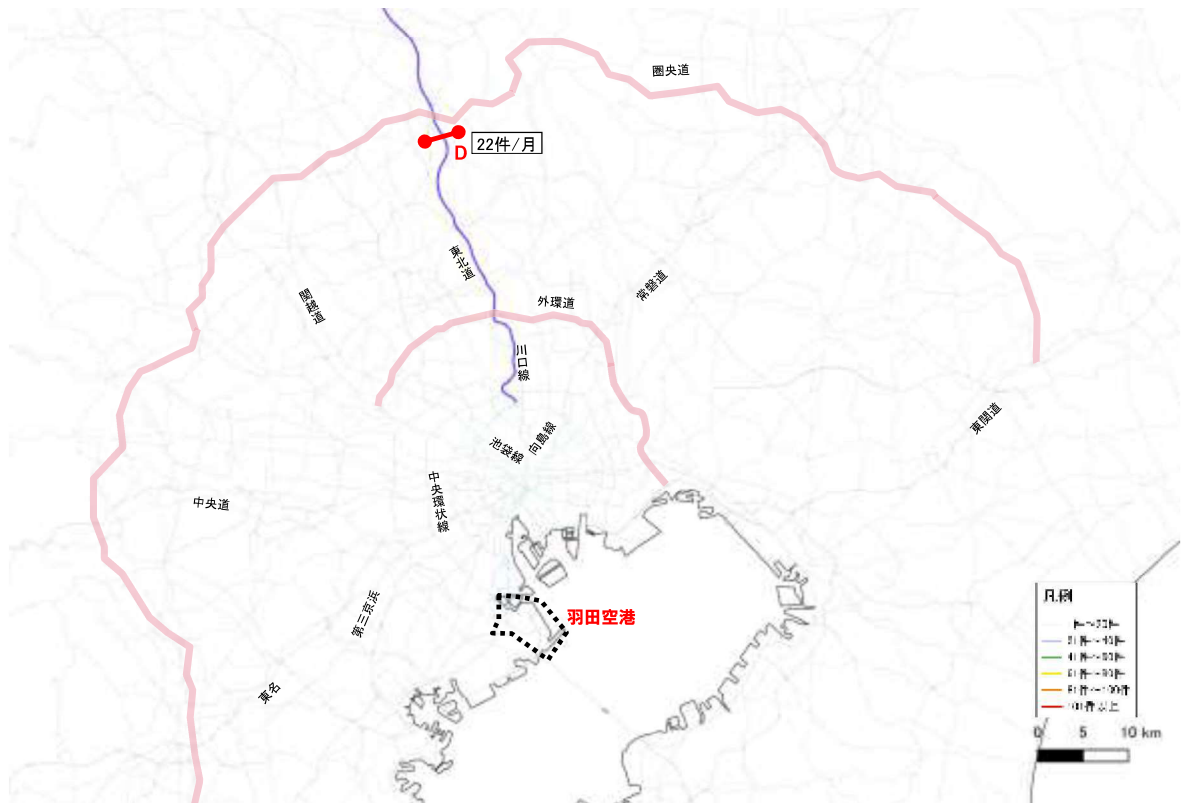


図 2-348 羽田空港発東北道(D)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

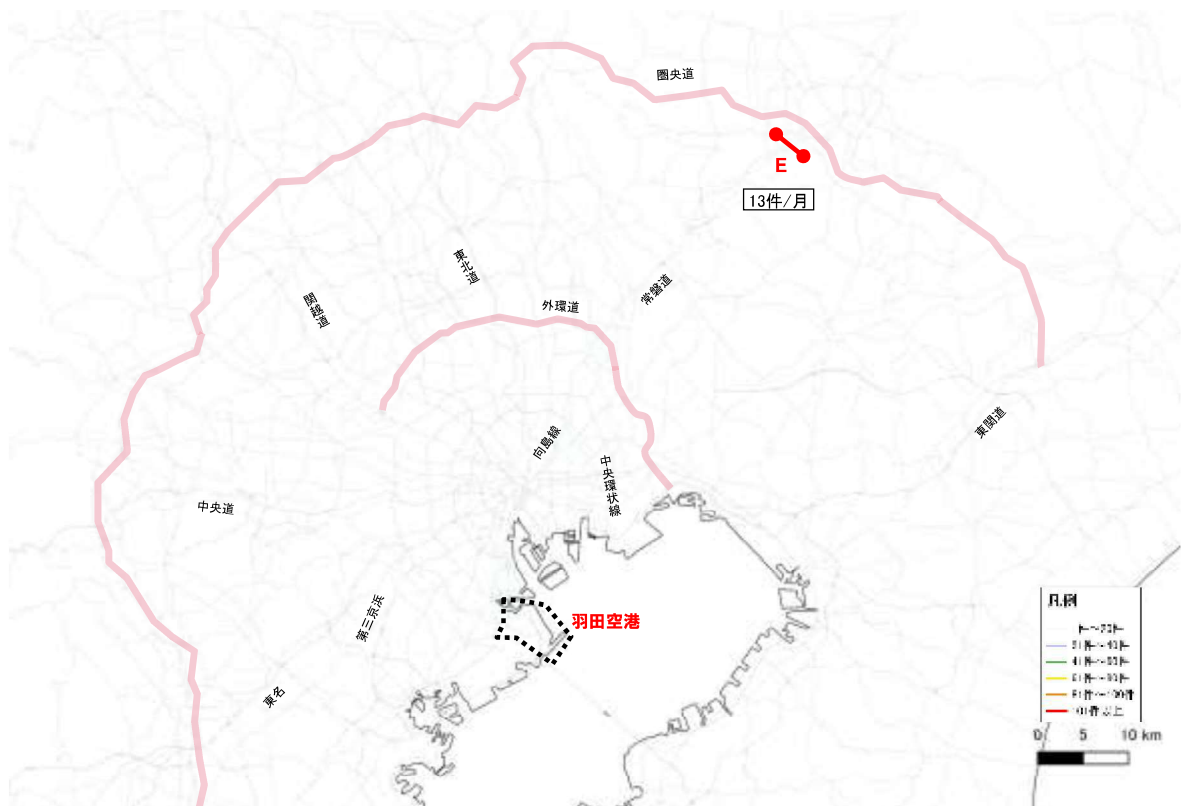


図 2-349 羽田空港発常磐道(E)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



図 2-350 羽田空港発東関道(F)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

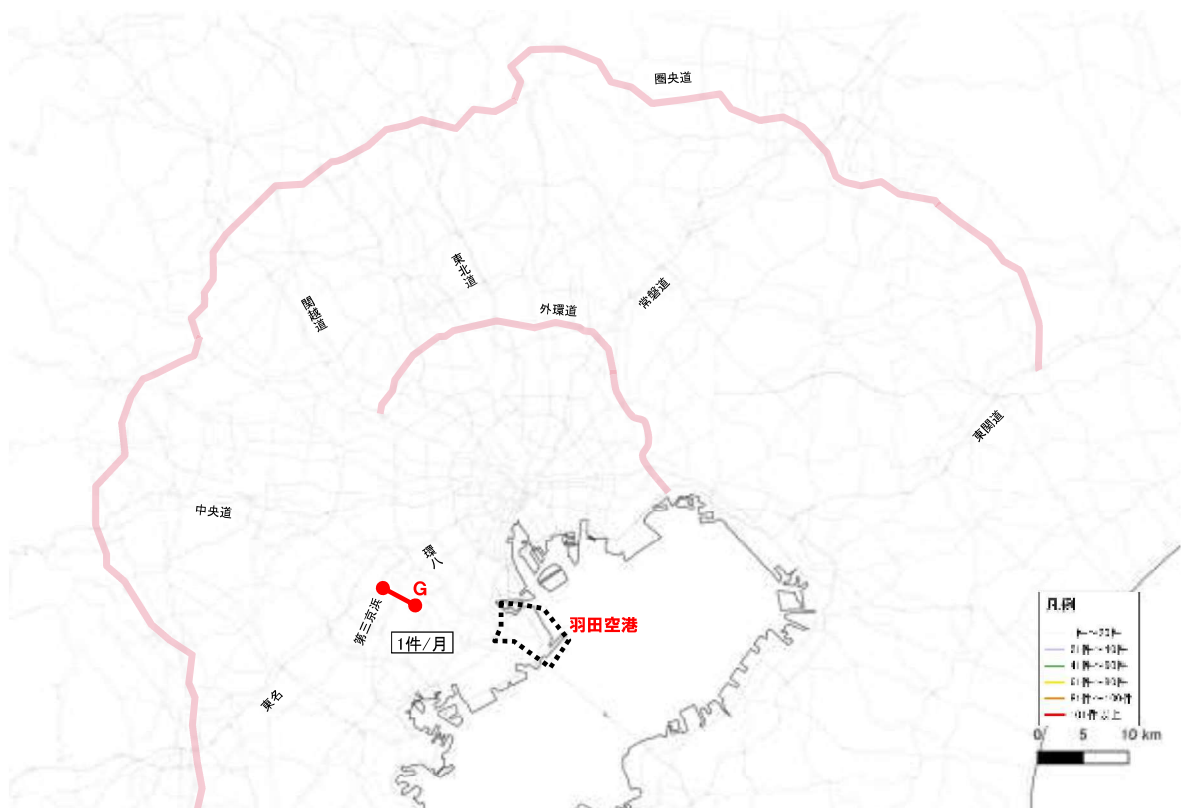


図 2-351 羽田空港発第三京浜(G)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

■羽田空港着



図 2-352 羽田空港着車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

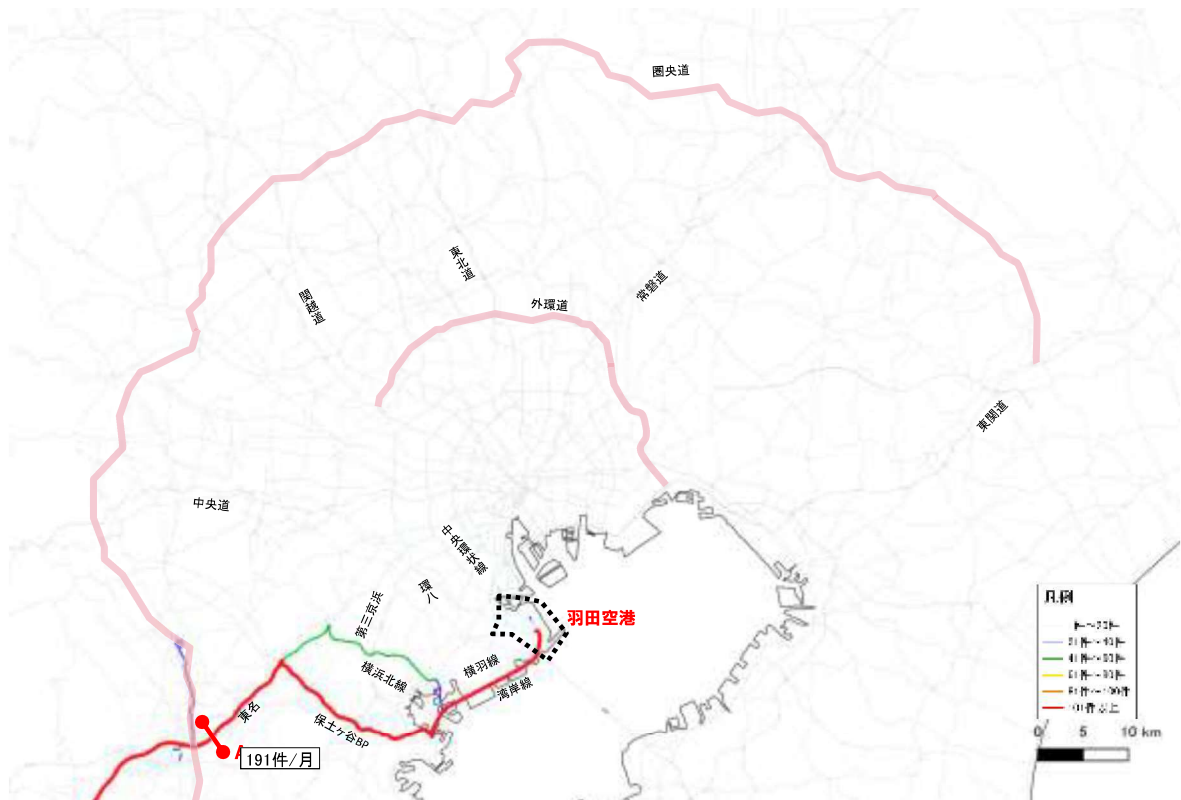


図 2-353 羽田空港着東名(A)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

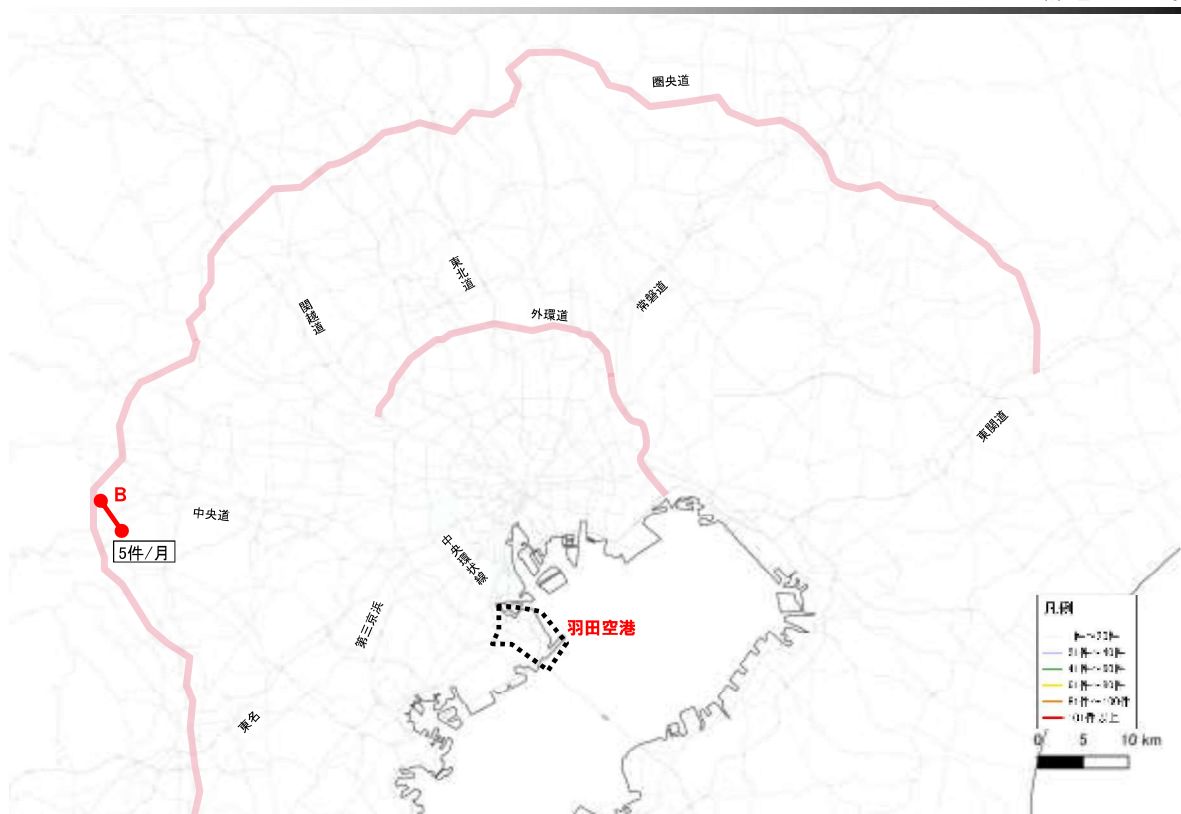


図 2-354 羽田空港着中央道(B)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

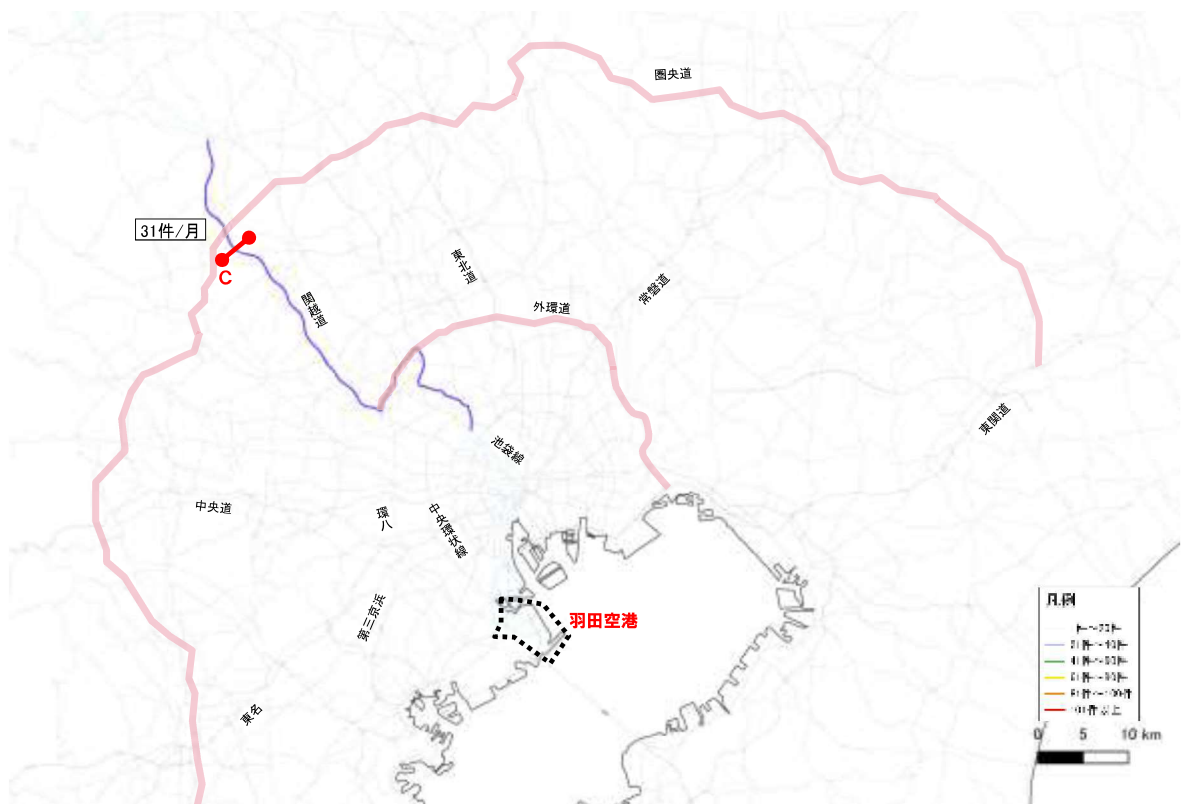


図 2-355 羽田空港着関越道(C)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

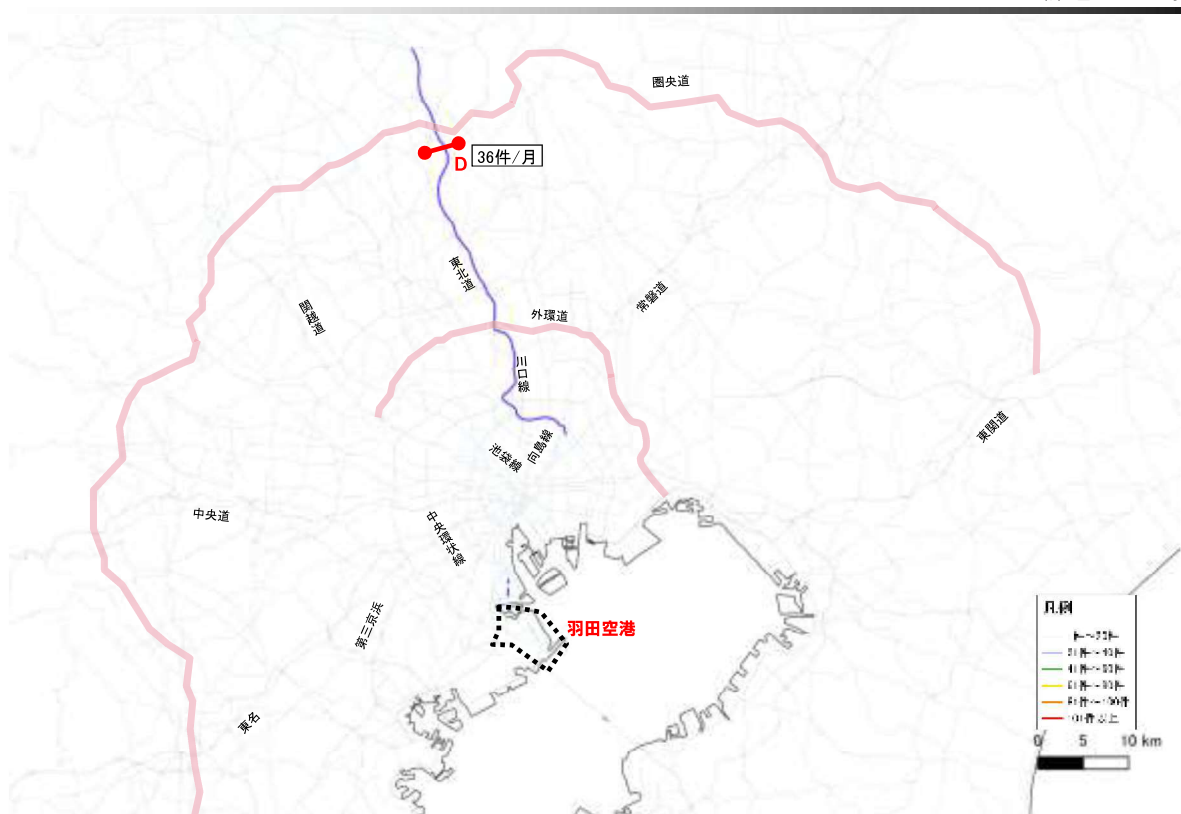


図 2-356 羽田空港着東北道(D)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

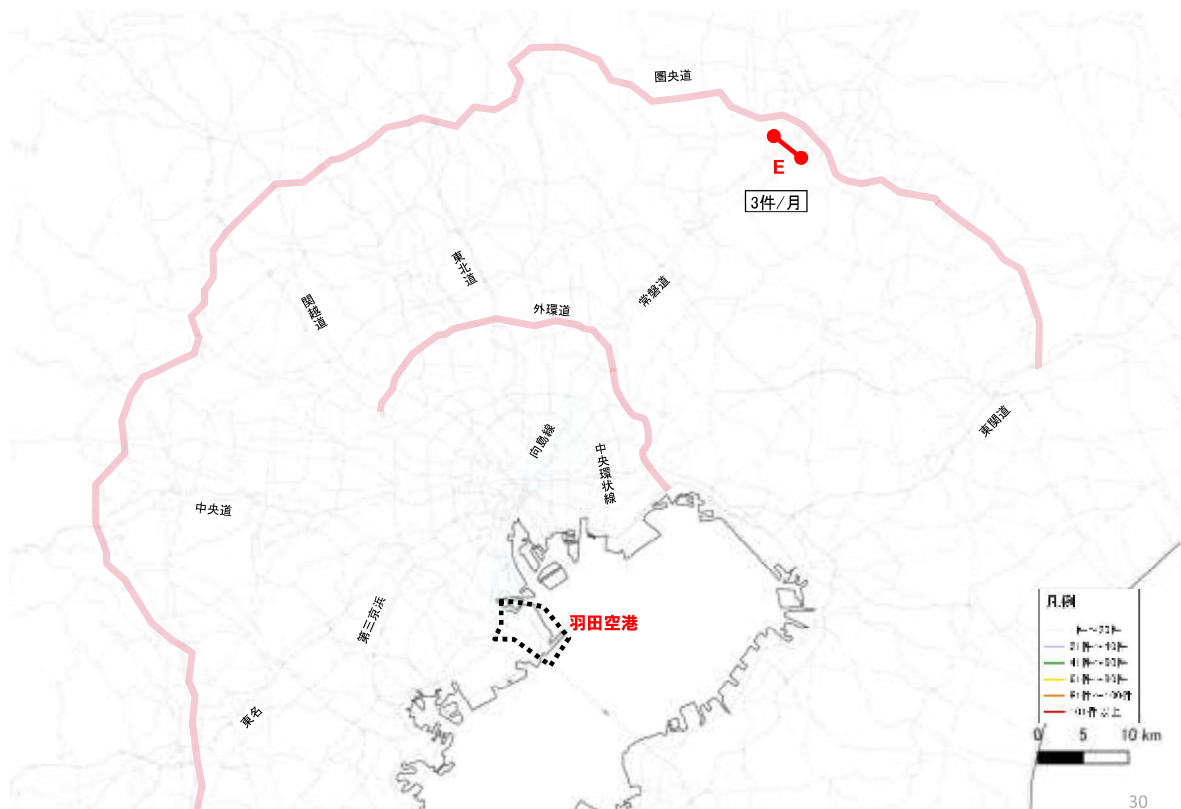


図 2-357 羽田空港着常磐道(E)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

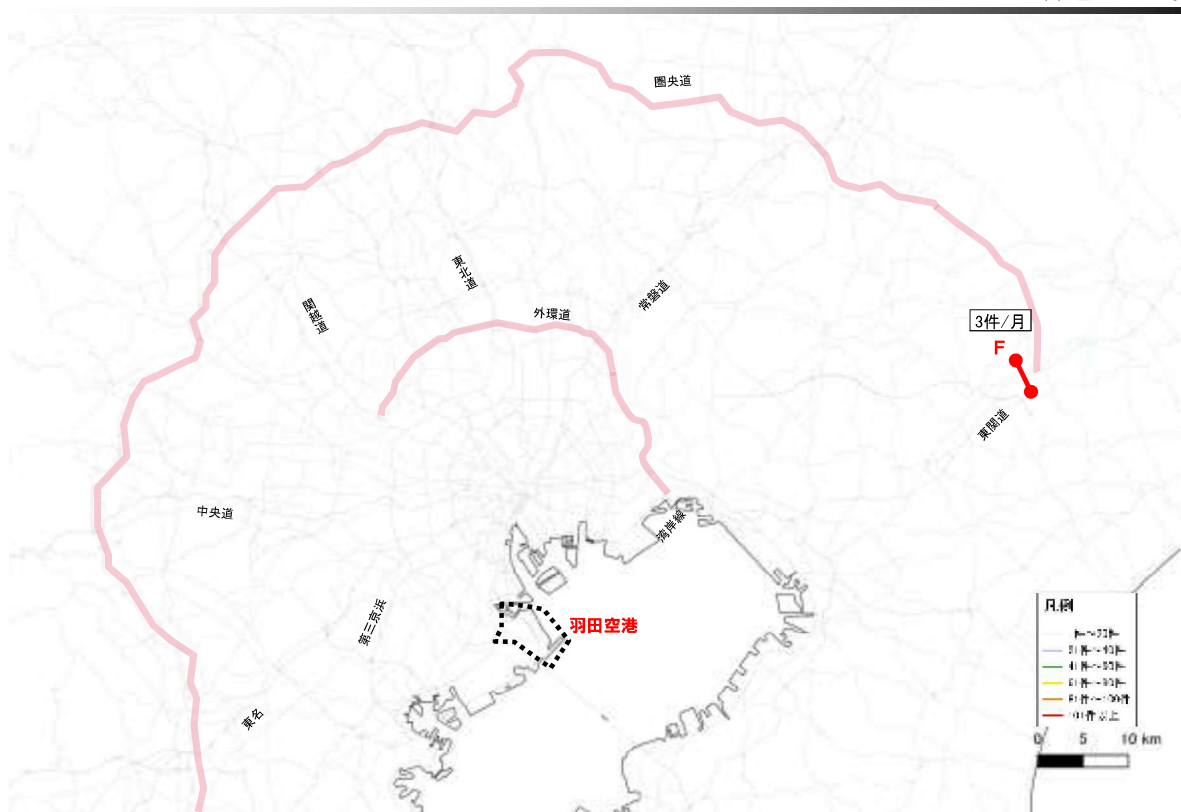


図 2-358 羽田空港着東関道(F)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

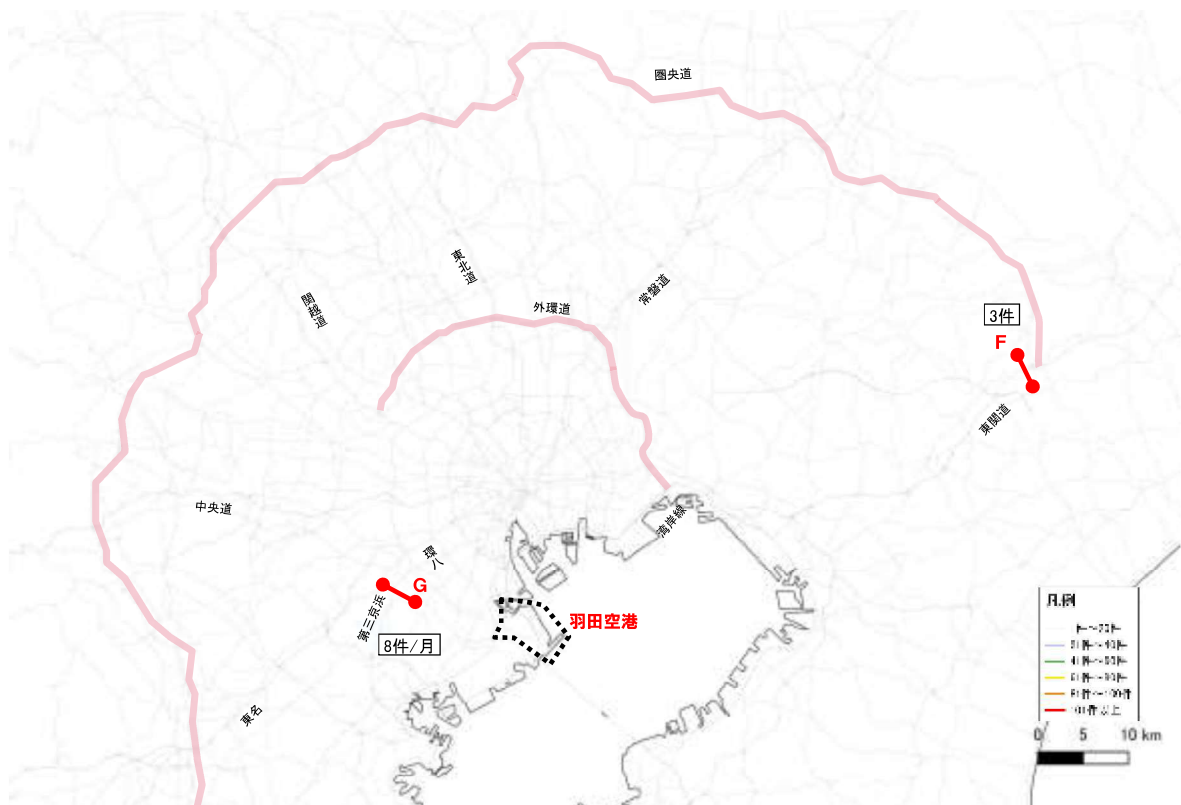


図 2-359 羽田空港着第三京浜道(G)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

c) 川崎港利用車両

川崎港⇔圏央道内側断面間を走行する長距離トリップの約 6 割が外環西側（関越道、中央道、東名、第三京浜）利用である。関越道と中央道は中環経由が多く、東名と第三京浜は湾岸線・横羽線経由が多い。

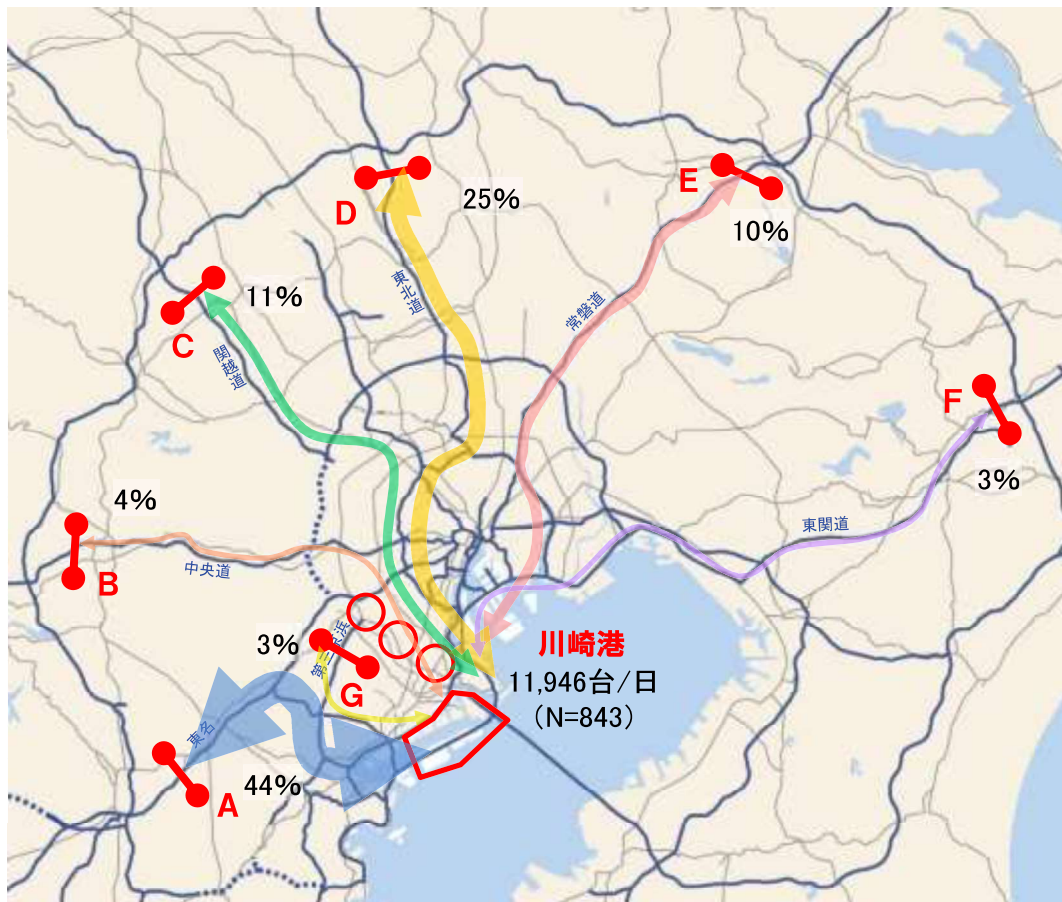


図 2-360 川崎港利用車両の経路分担率

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

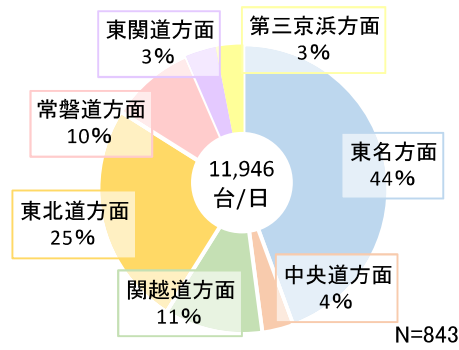


図 2-361 川崎港⇄各方面断面通過割合

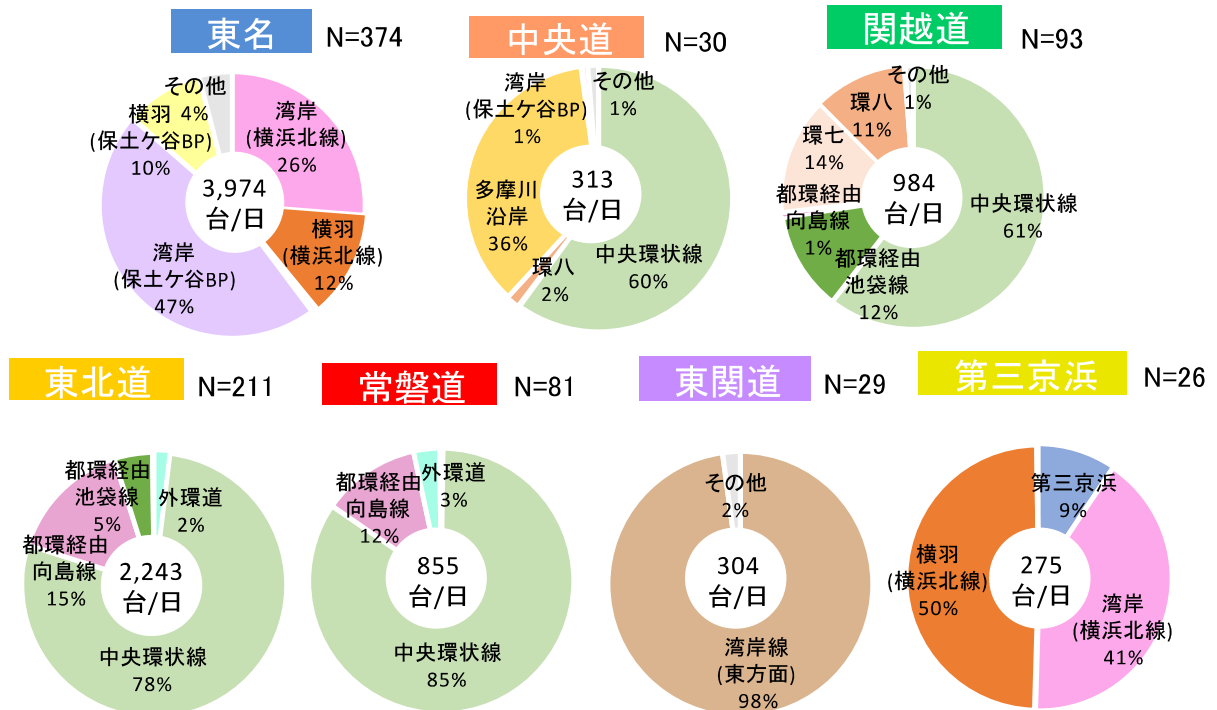


図 2-362 川崎港利用車両の路線別通過代表経路の分担率

■川崎港発

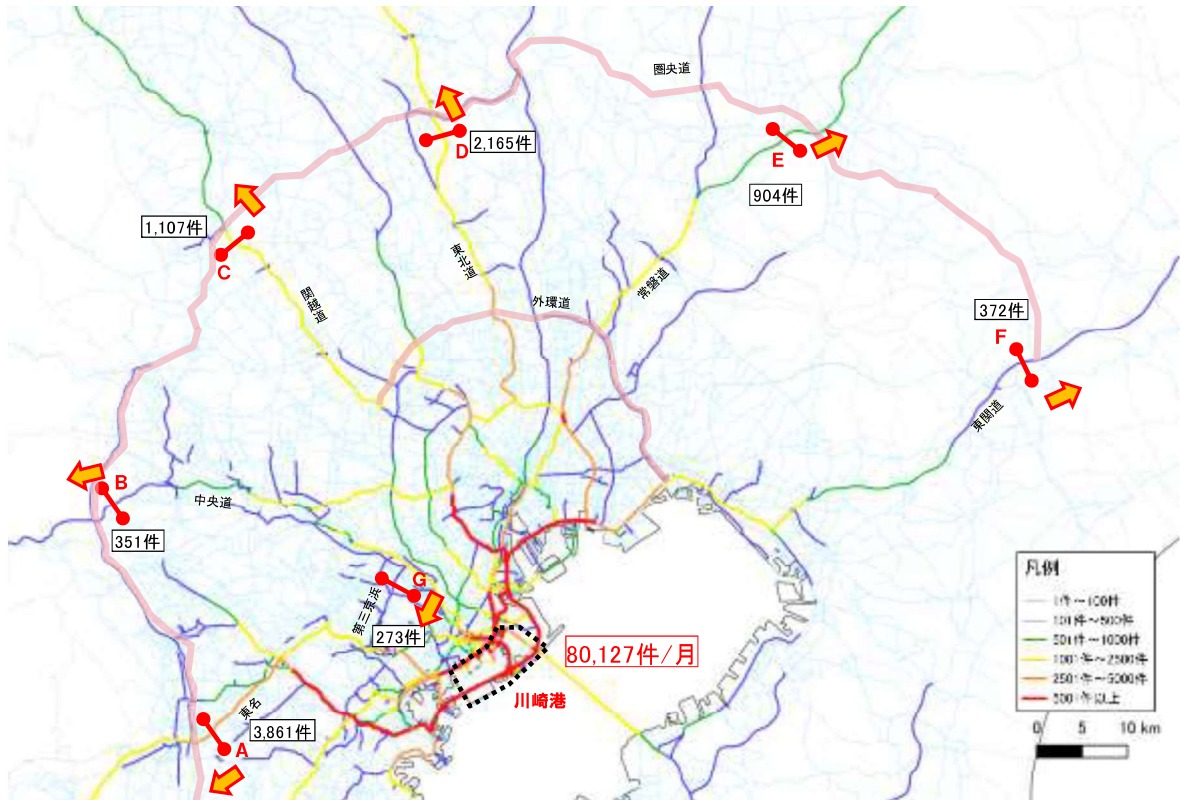


図 2-363 川崎港発車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

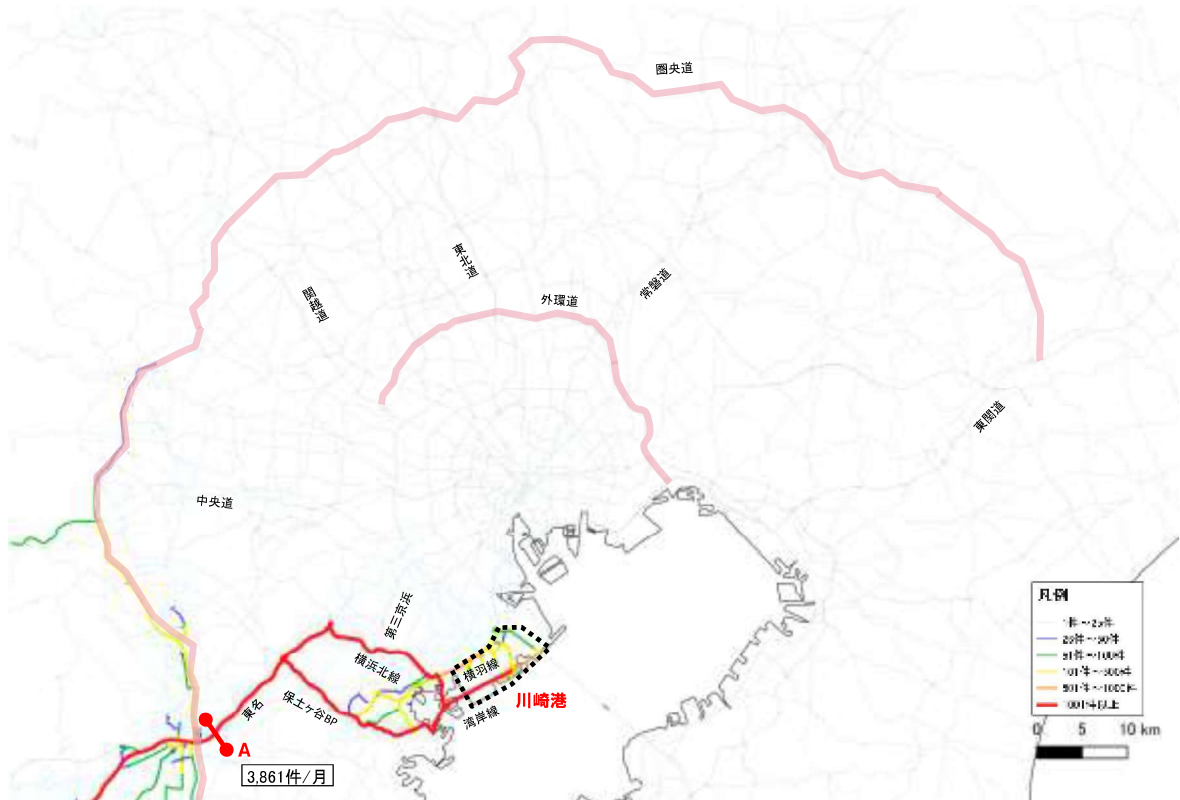
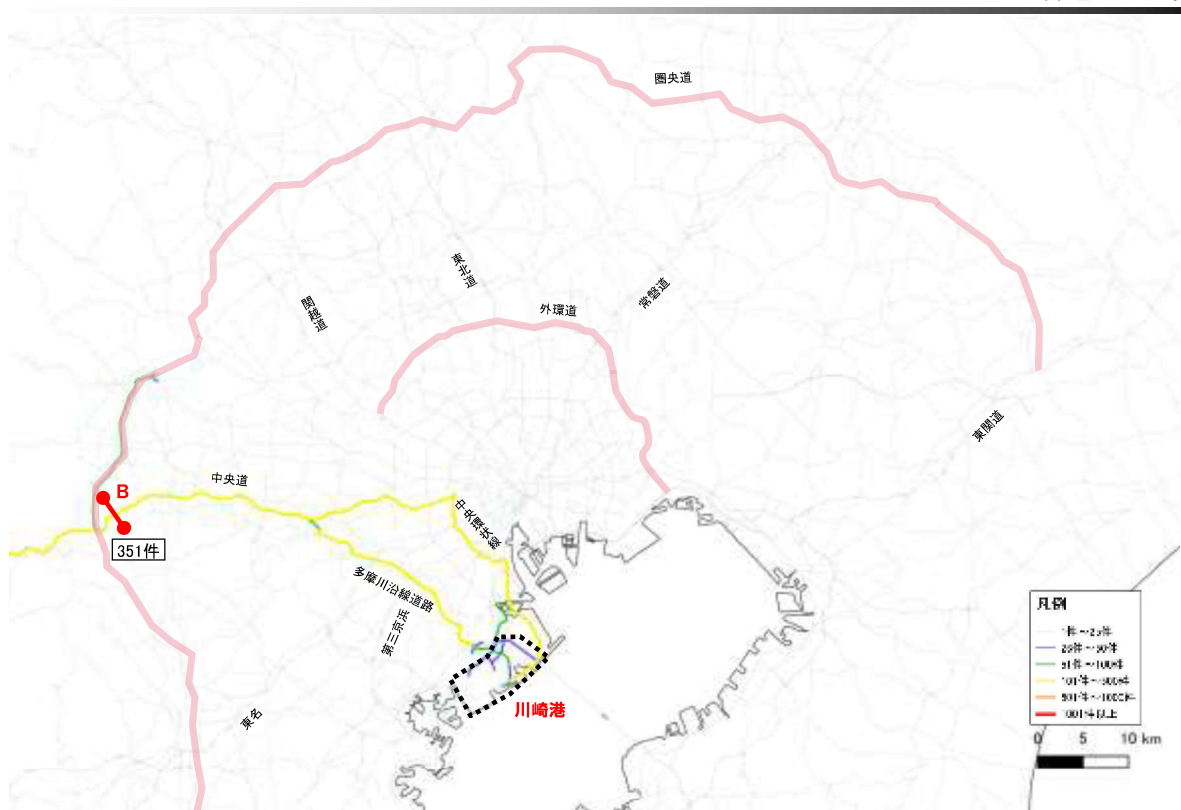
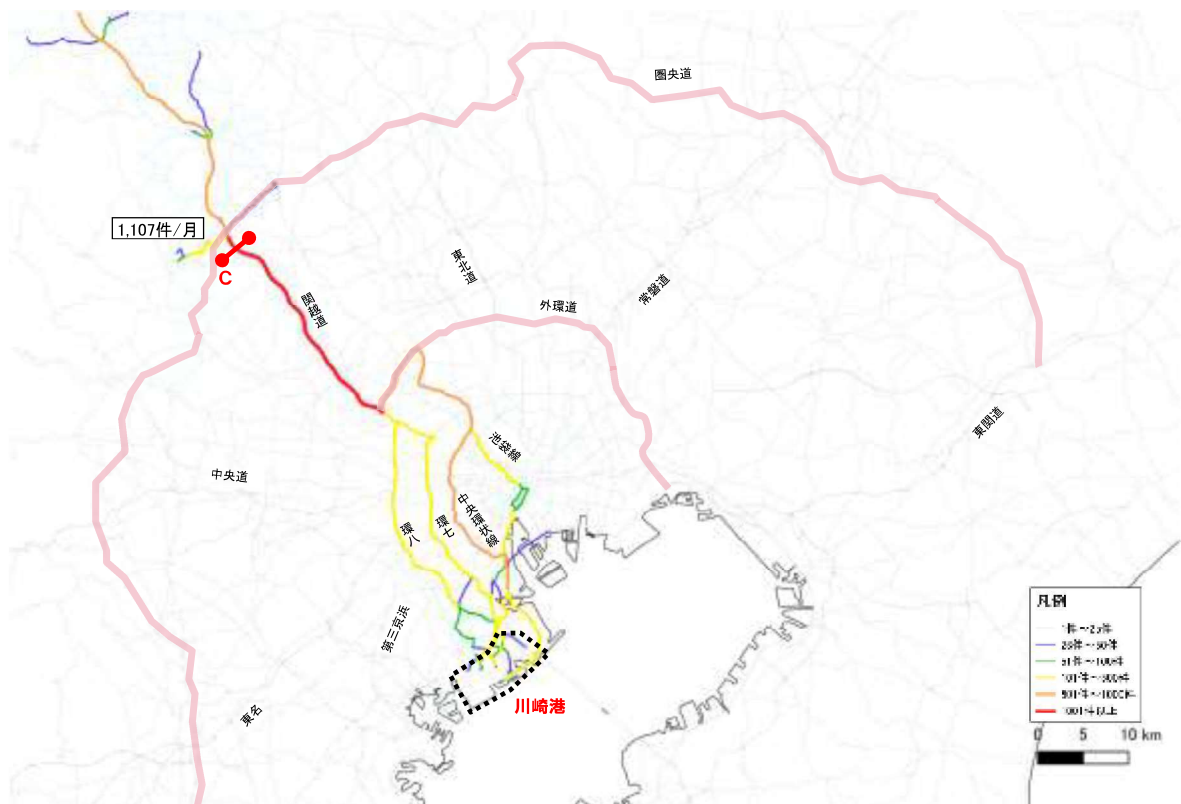


図 2-364 川崎港発東名(A)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

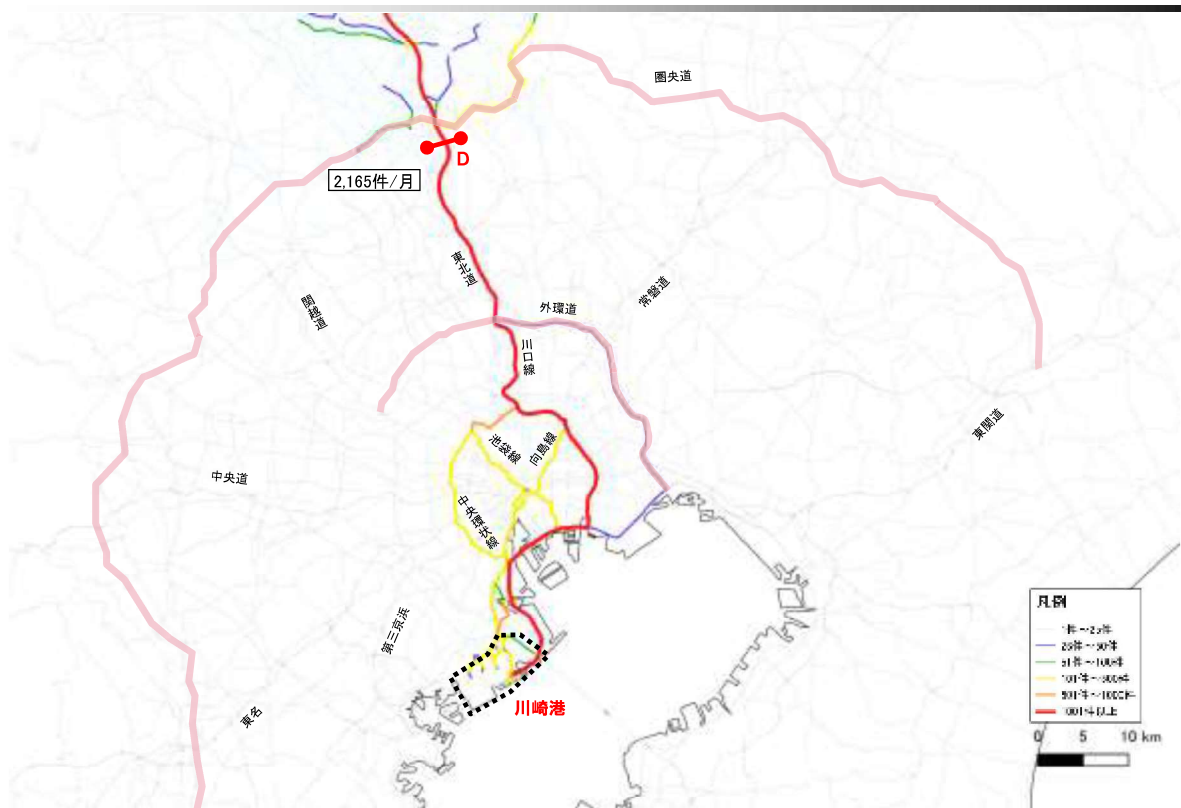


図 2-367 川崎港発東北道(D)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

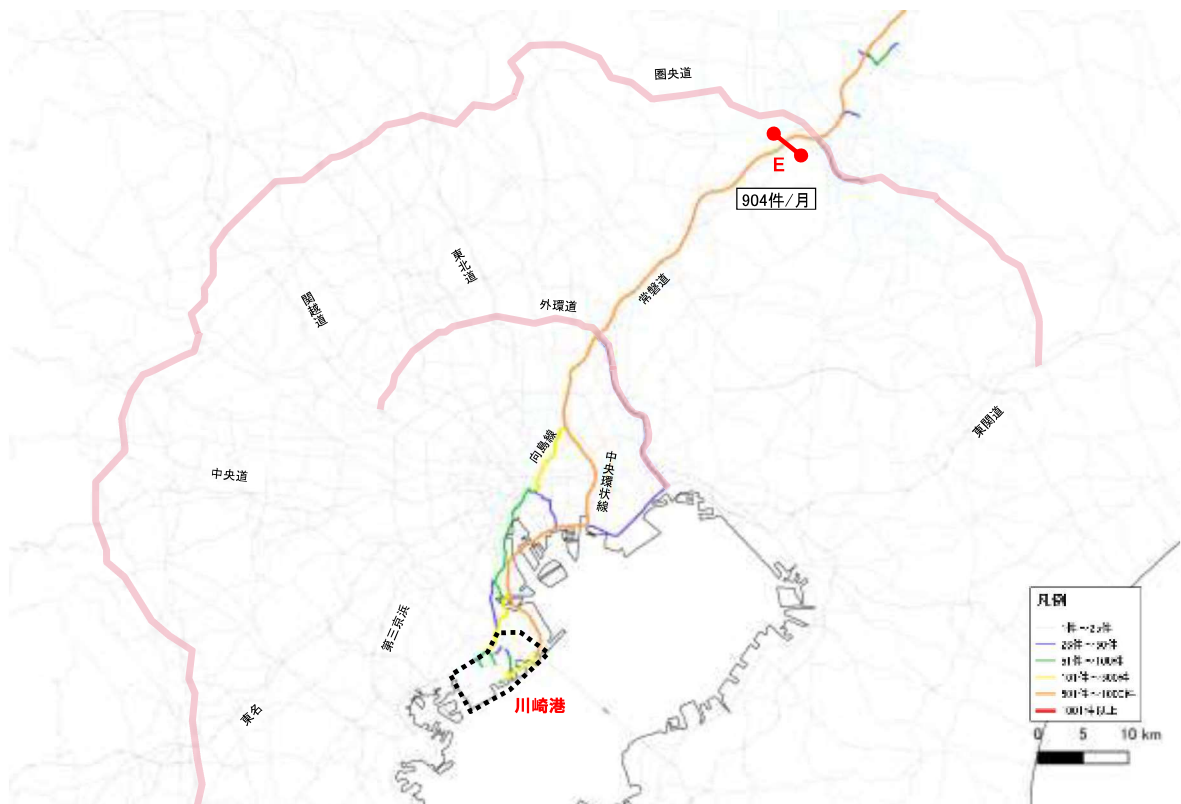


図 2-368 川崎港発常磐道(E)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

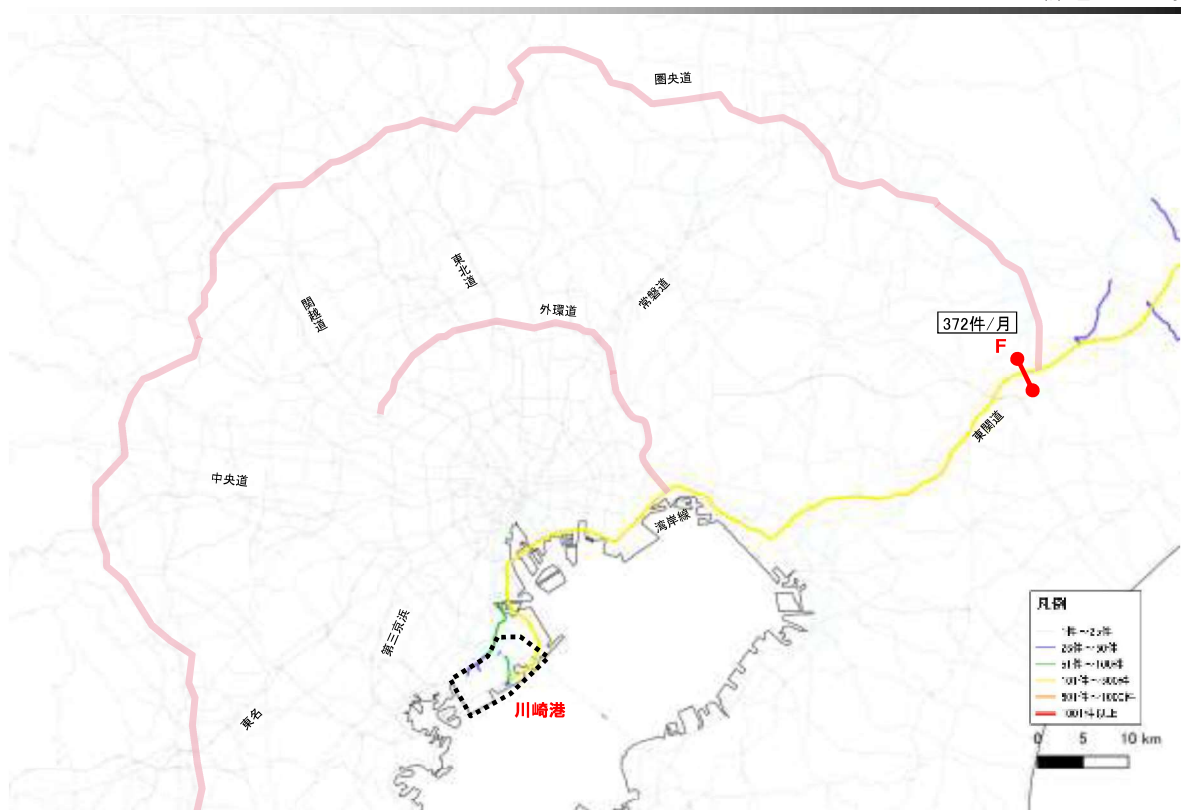


図 2-369 川崎港発東関道(F)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

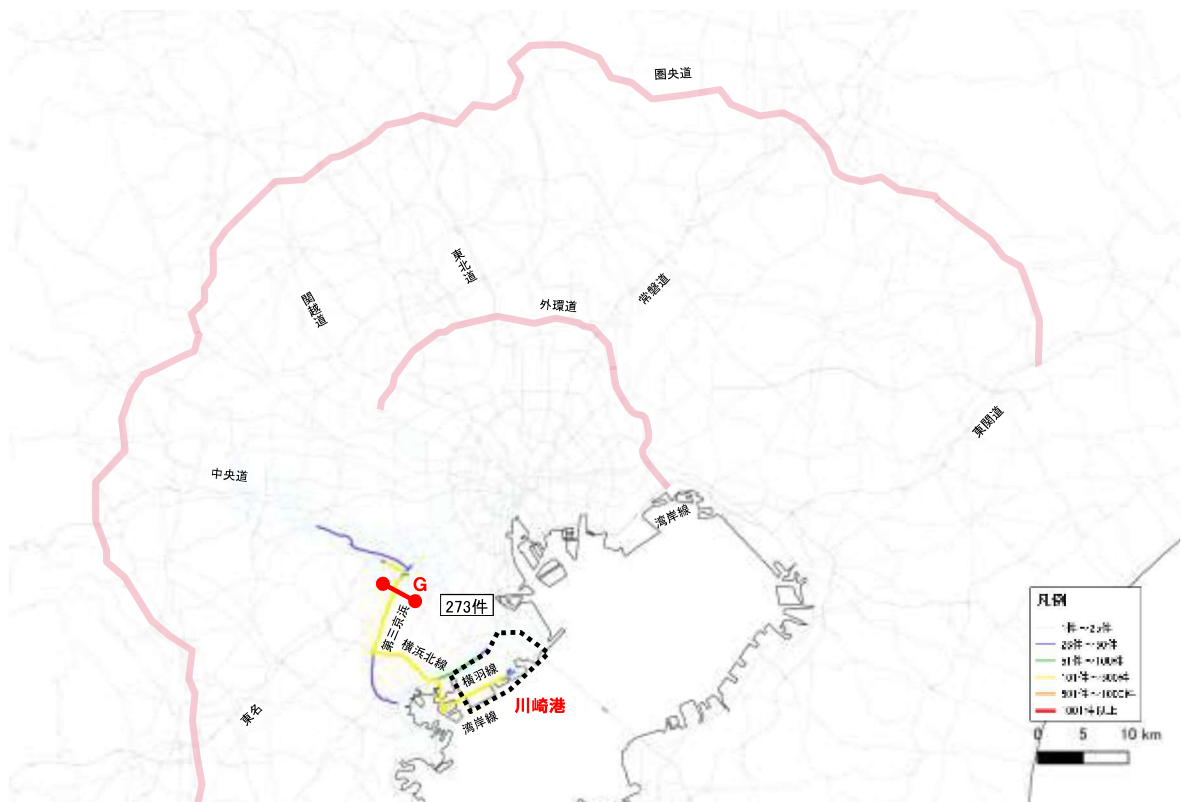


図 2-370 川崎港発第三京浜(G)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

■川崎港着

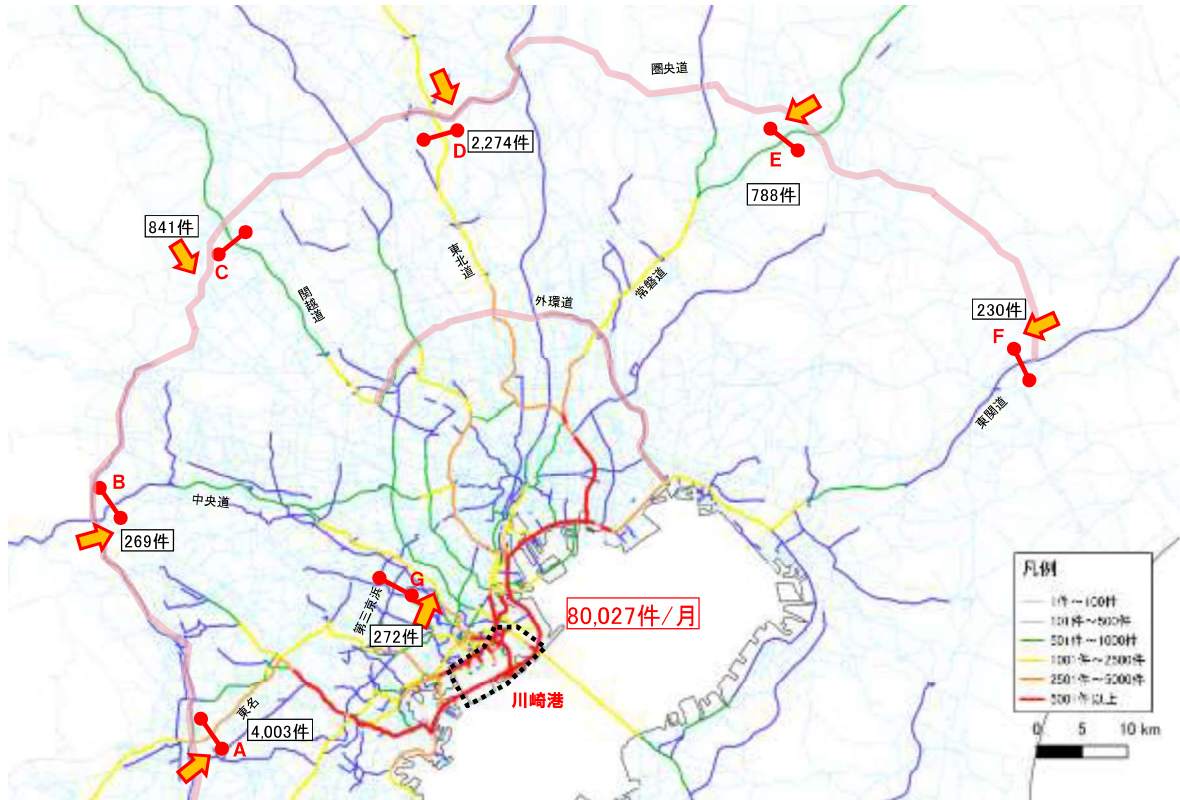


図 2-371 川崎港着車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

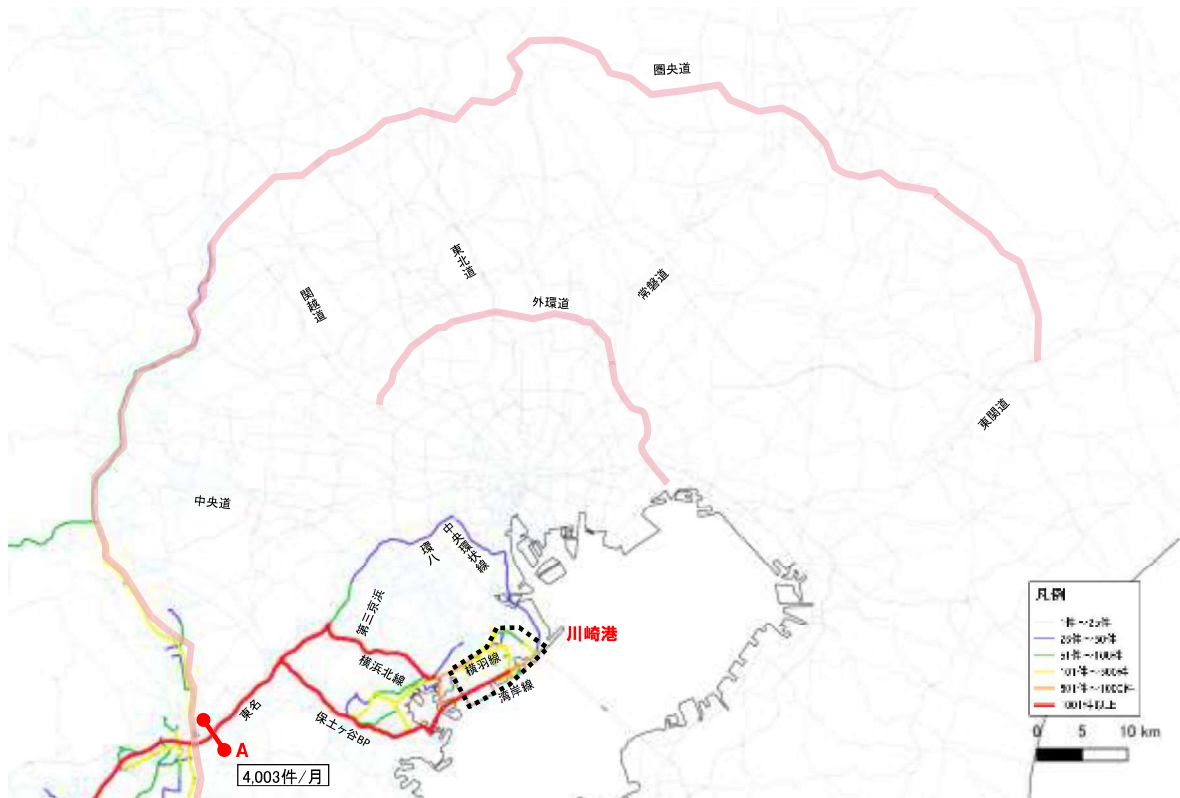


図 2-372 川崎港着東名(A)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

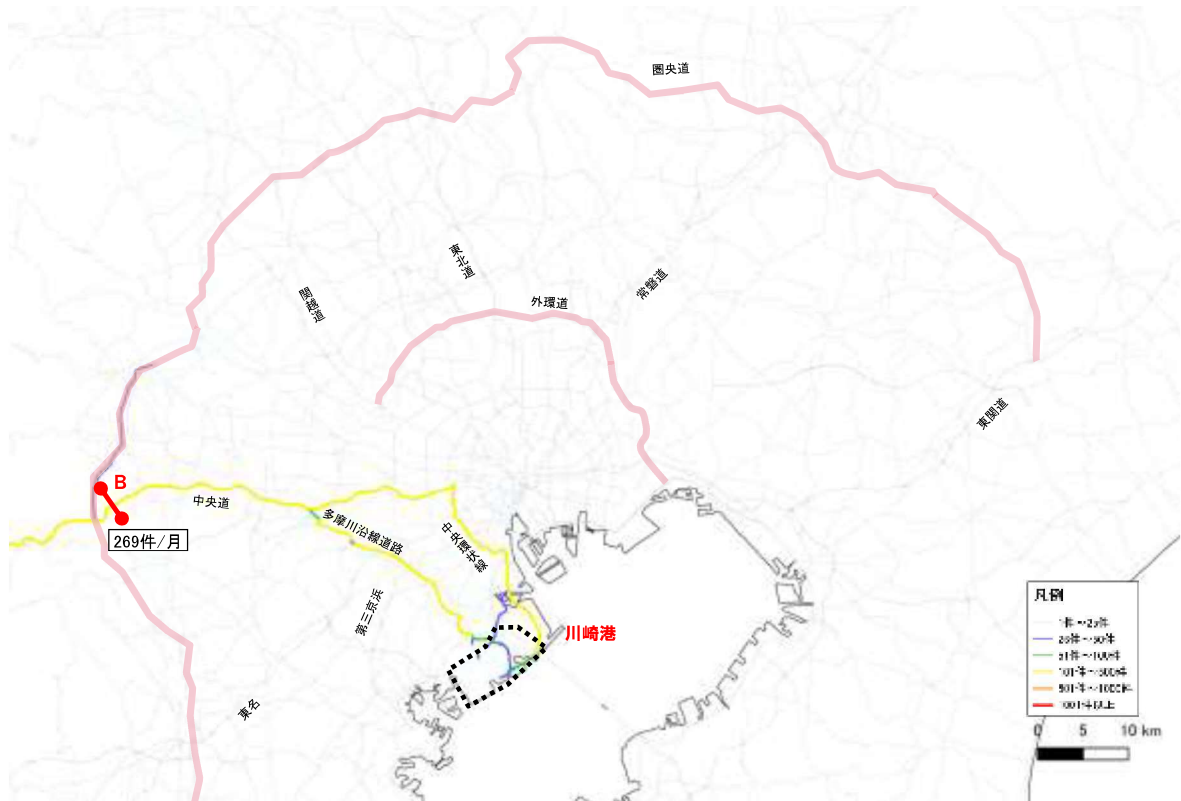


図 2-373 川崎港着中央道(B)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

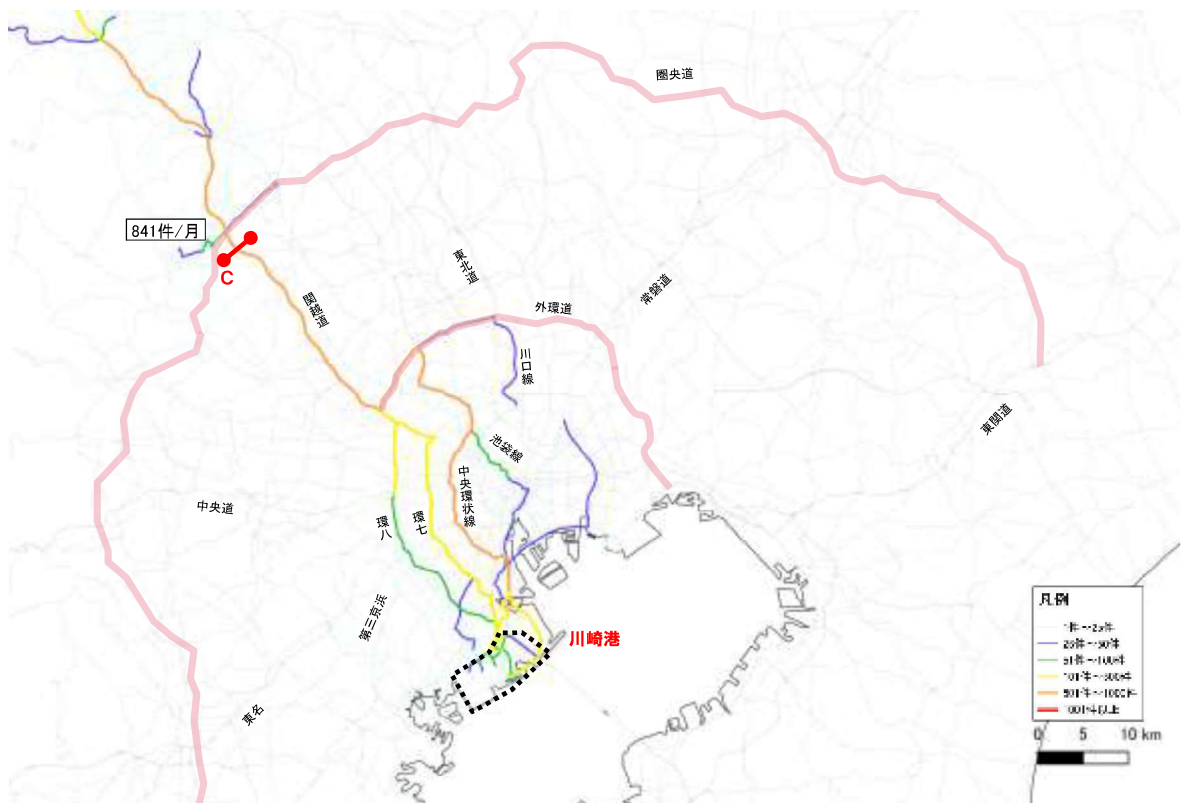


図 2-374 川崎港着関越道(C)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

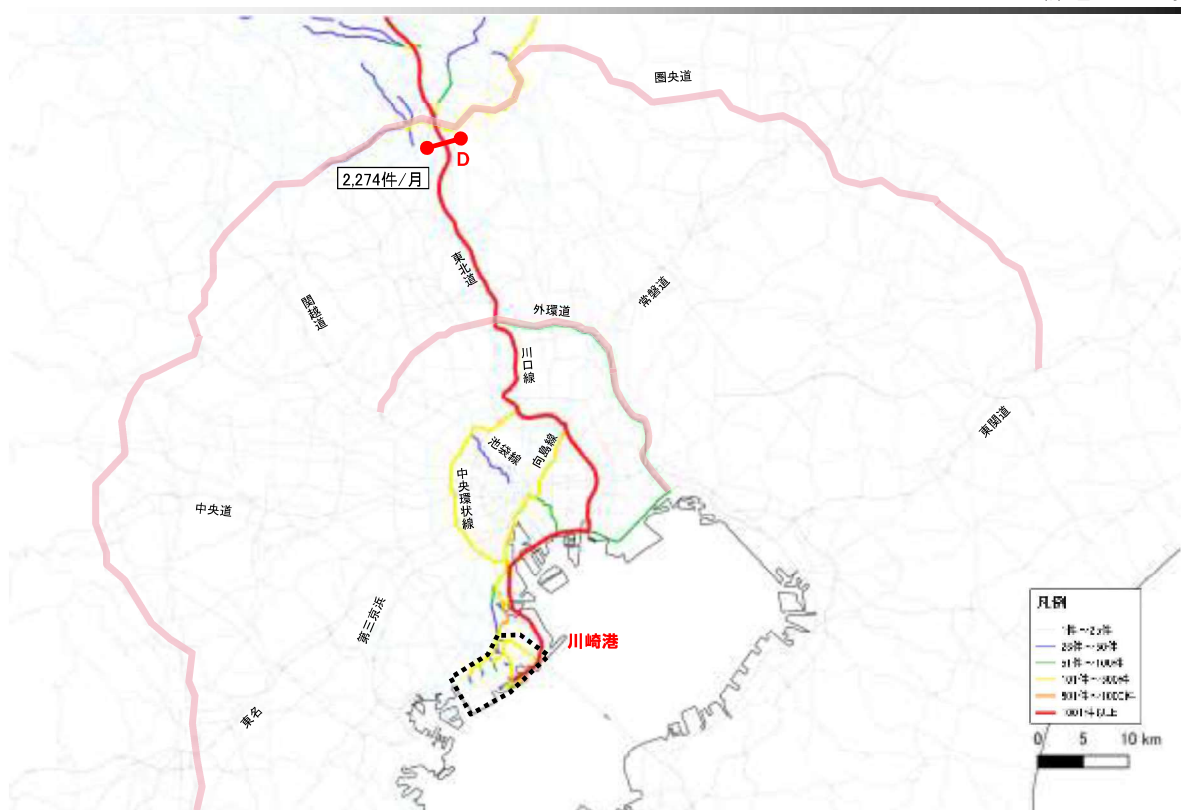


図 2-375 川崎港着東北道(D)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

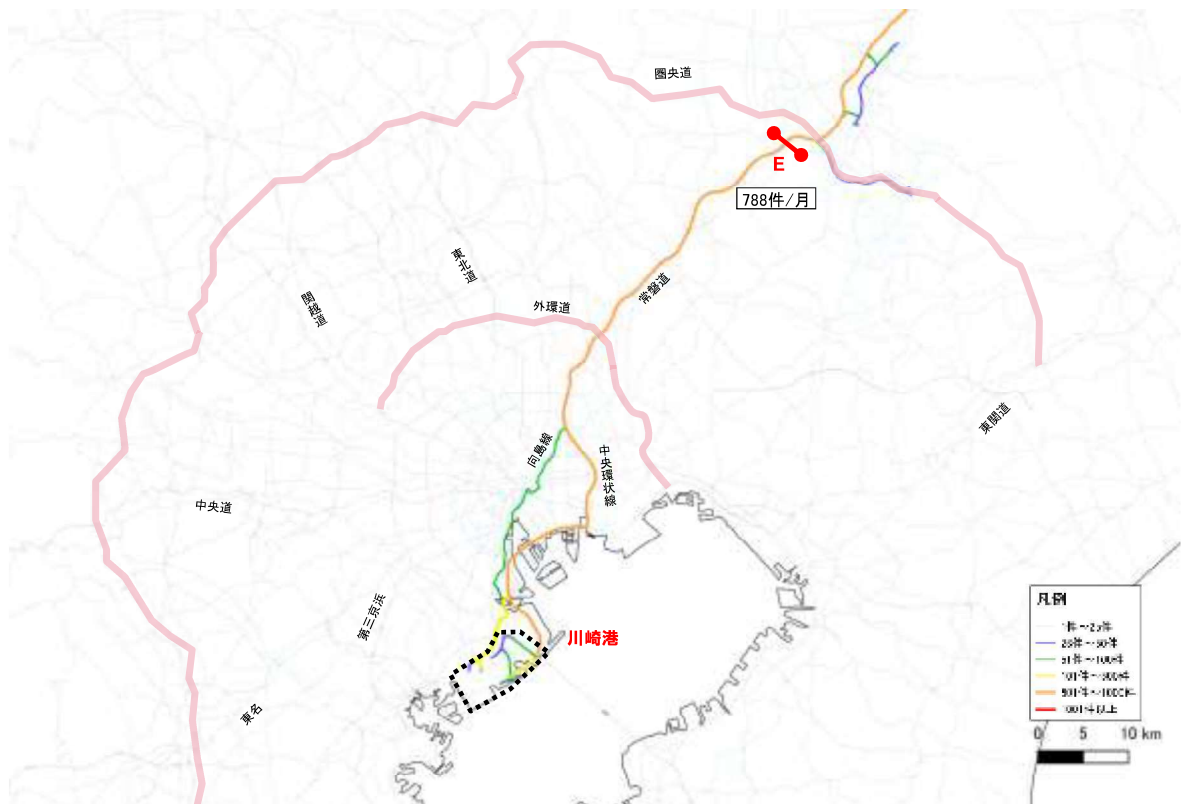


図 2-376 川崎港着常磐道(E)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

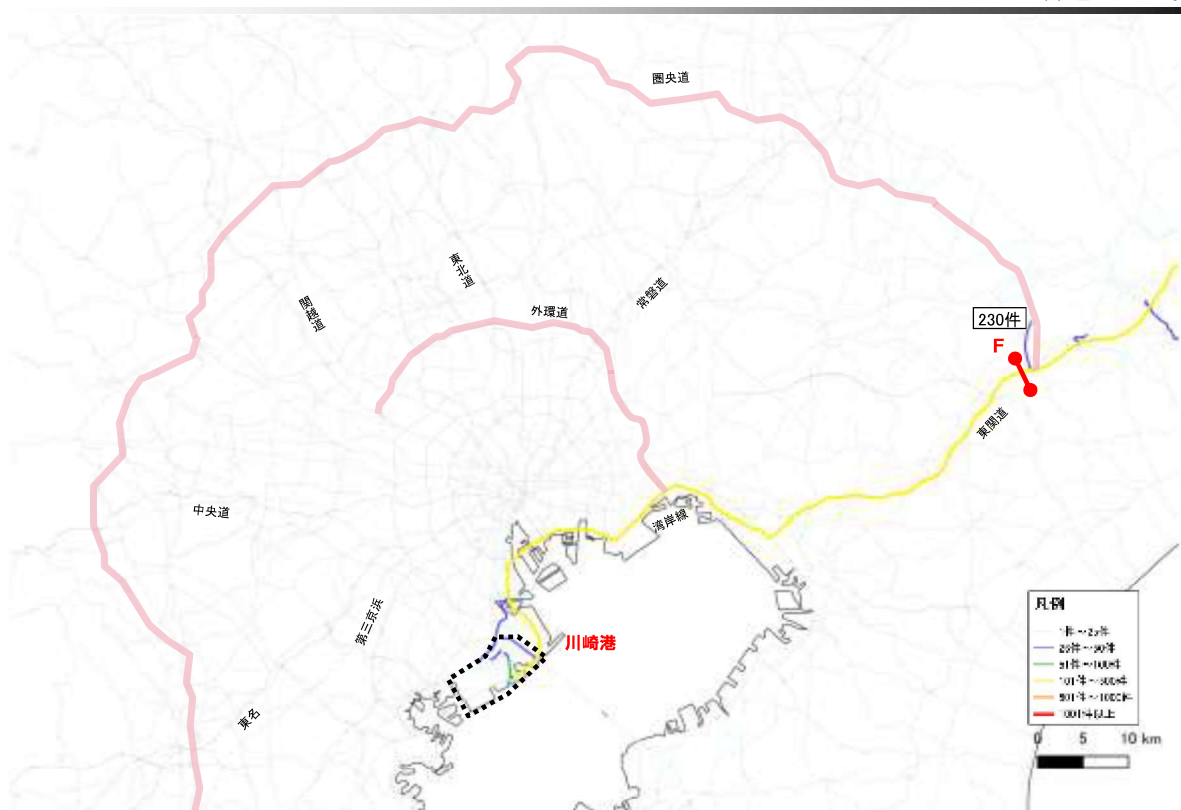


図 2-377 川崎港着東関道(F)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

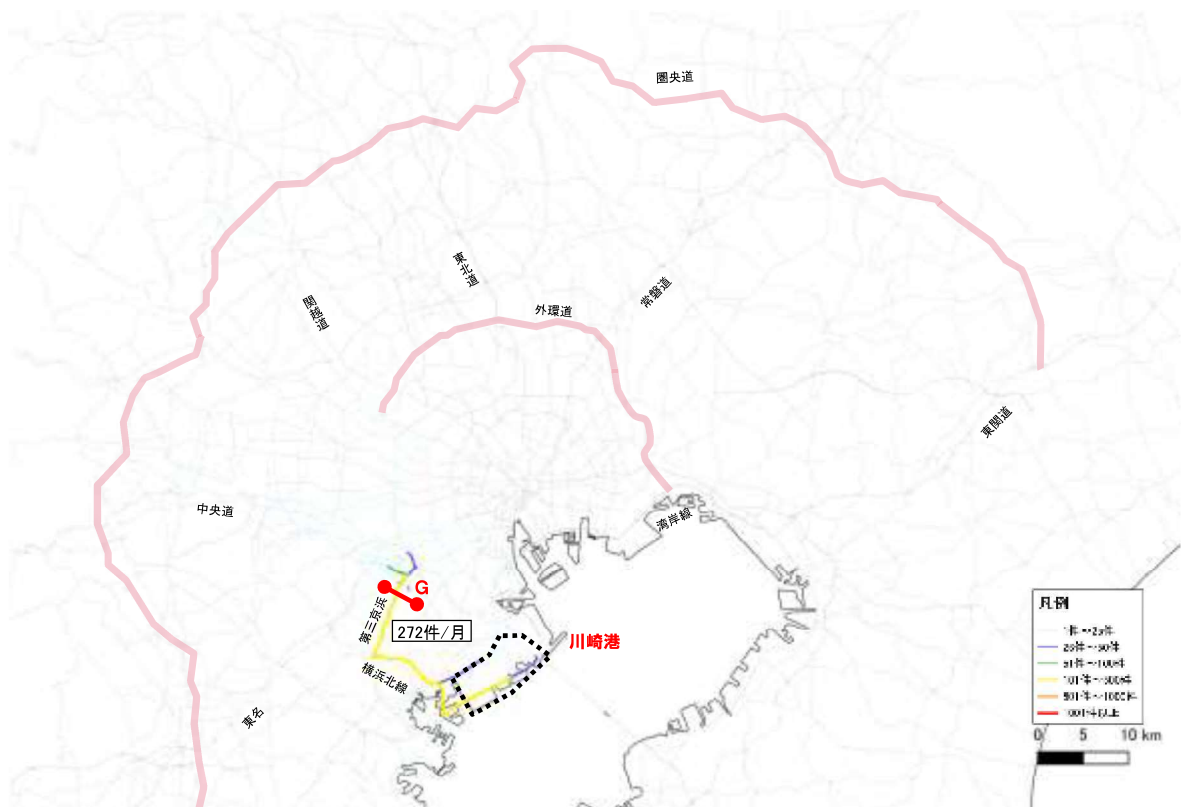


図 2-378 川崎港着第三京浜(G)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

d) 横浜港利用車両

横浜港⇔圏央道内側断面間を走行する長距離トリップの約 7 割が外環西側（関越道、中央道、東名、第三京浜）方面利用である。関越道と中央道は中環経由が多い。東名は保土ヶ谷 BP 経由が多く、第三京浜は横浜北西線経由が多い。

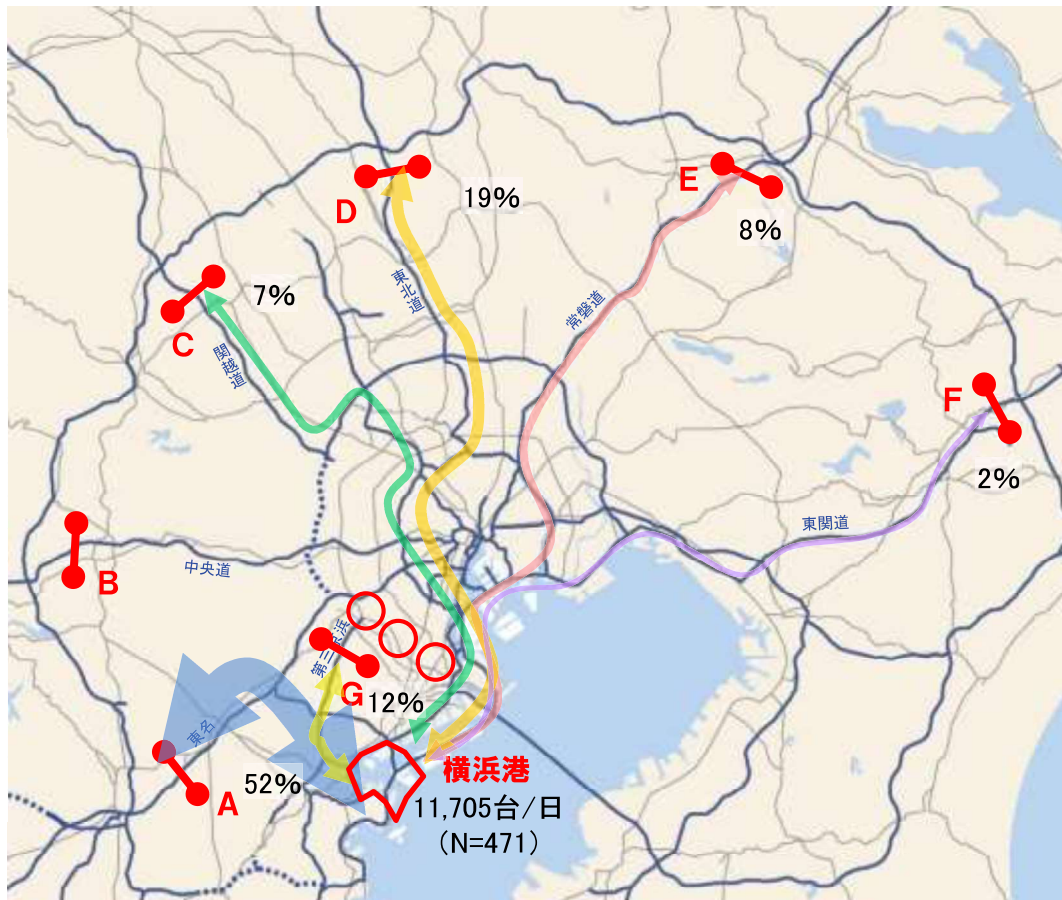


図 2-379 川崎港利用車両の経路分担率

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

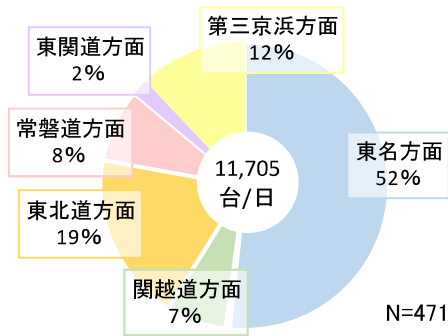


図 2-380 横浜港⇄各方面断面通過割合

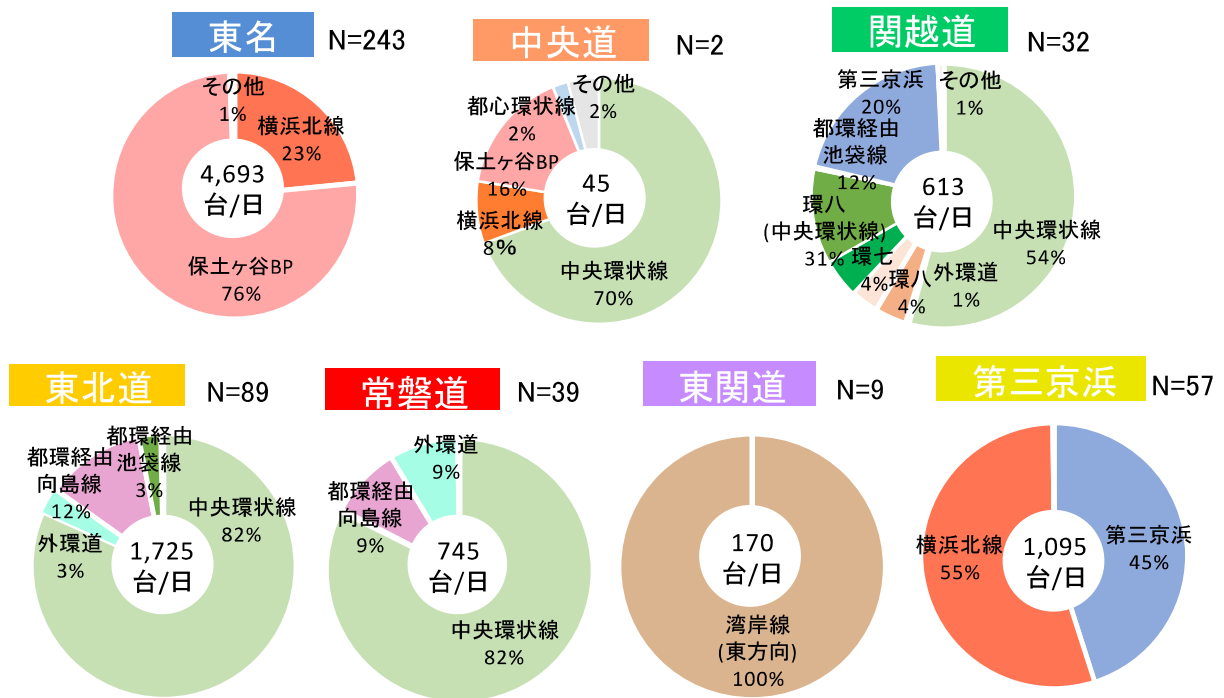


図 2-381 横浜港利用車両の路線別通過代表経路の分担率

■横浜港発

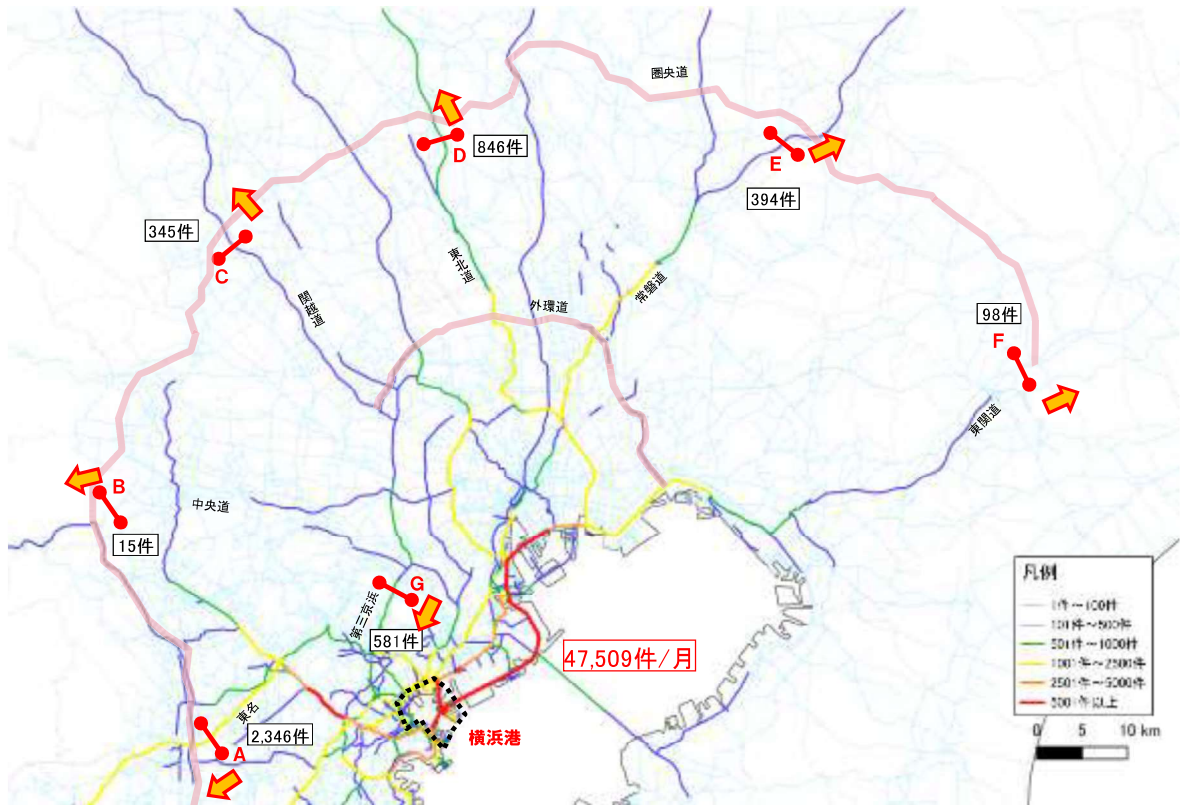


図 2-382 横浜港発車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

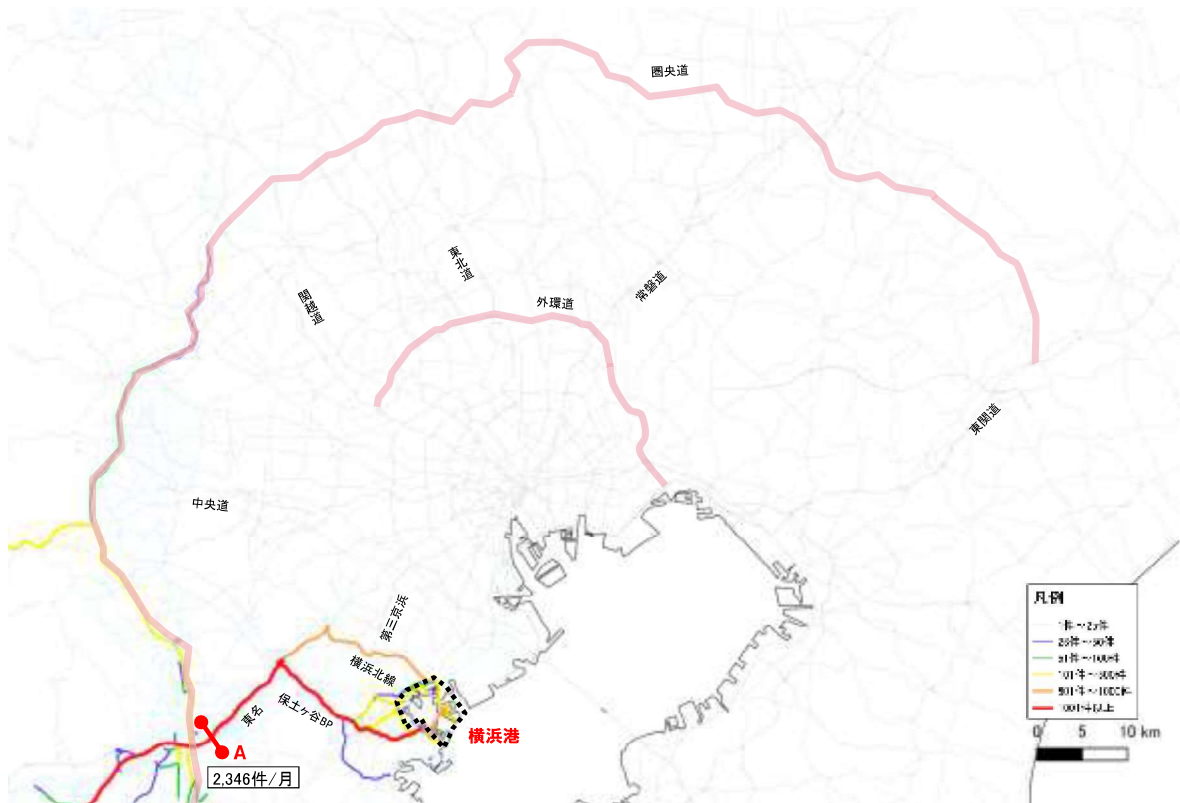


図 2-383 横浜港発東名(A)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

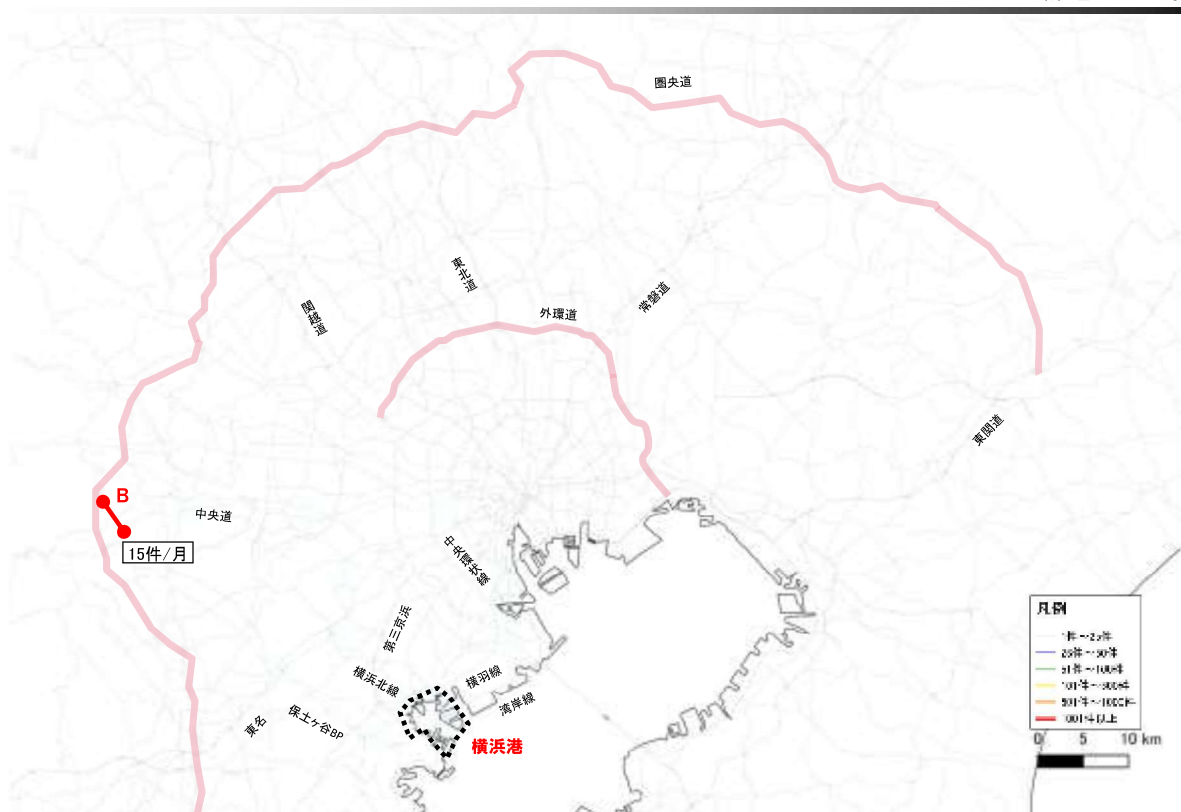


図 2-384 横浜港発中央道(B)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

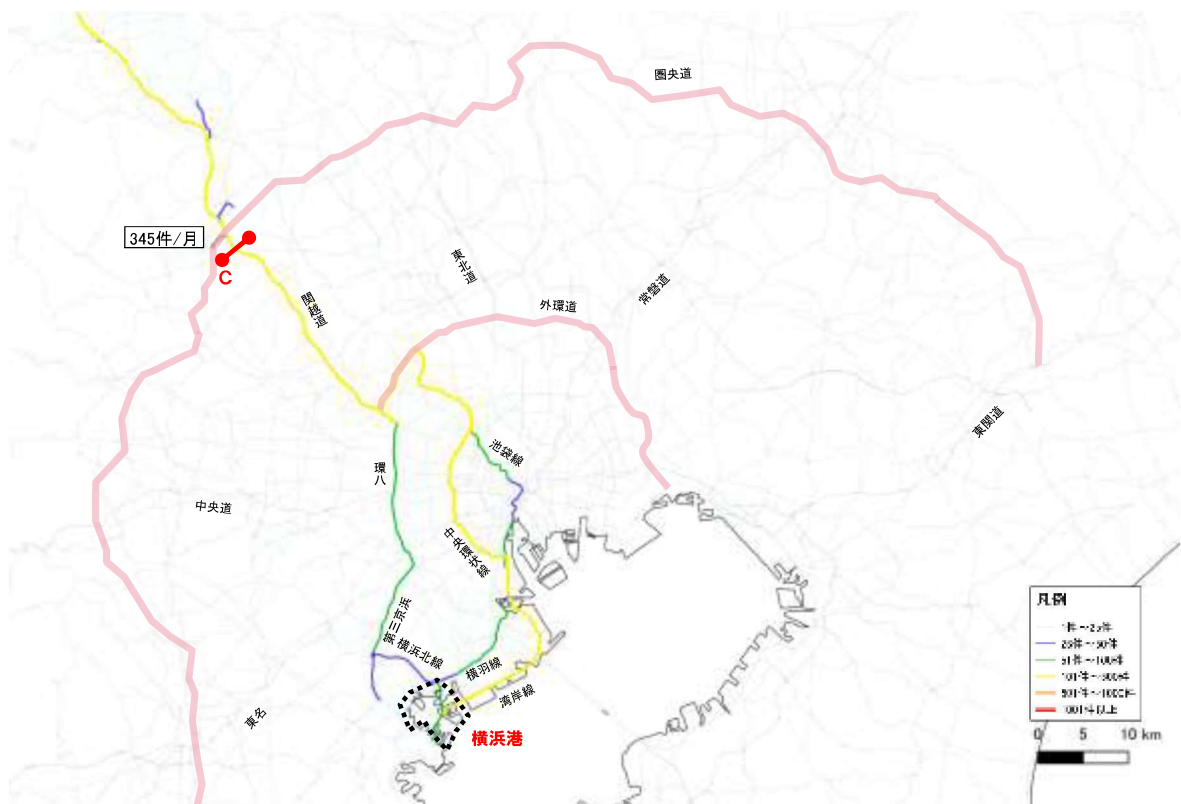


図 2-385 横浜港発関越道(C)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

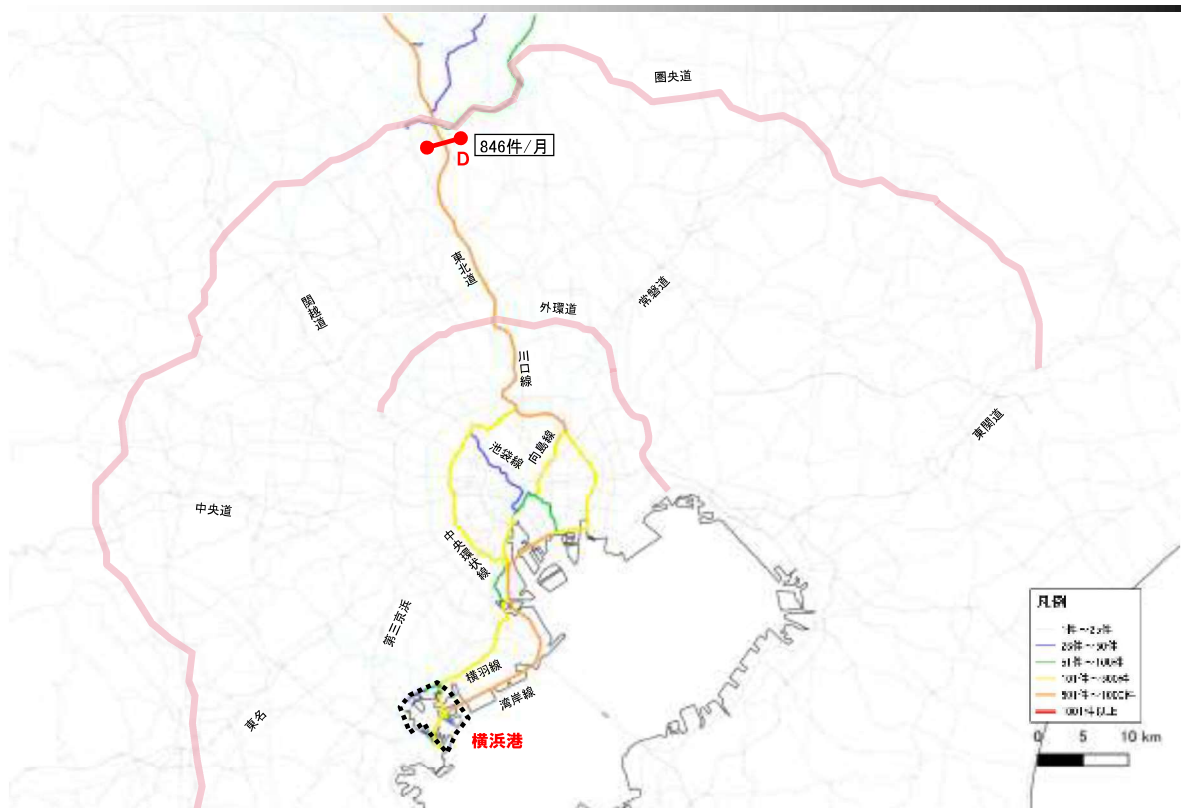


図 2-386 横浜港発東北道(D)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

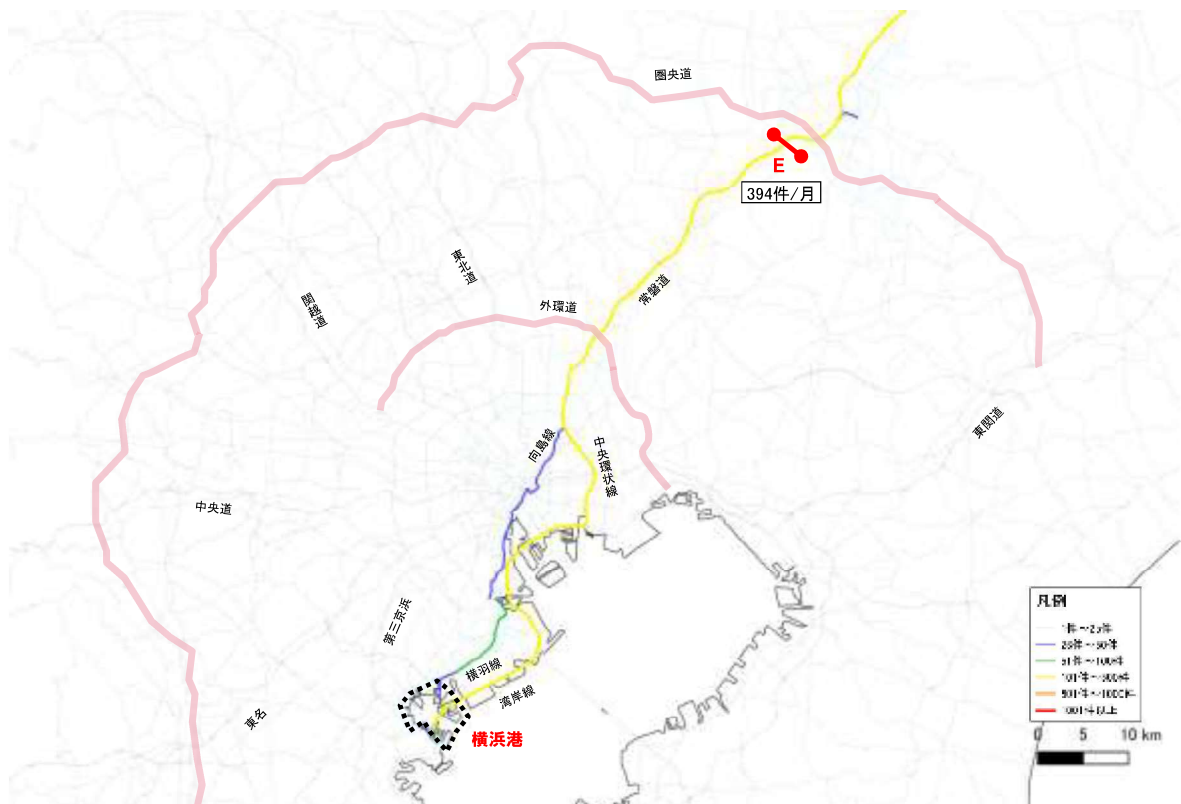


図 2-387 横浜港発常磐道(E)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

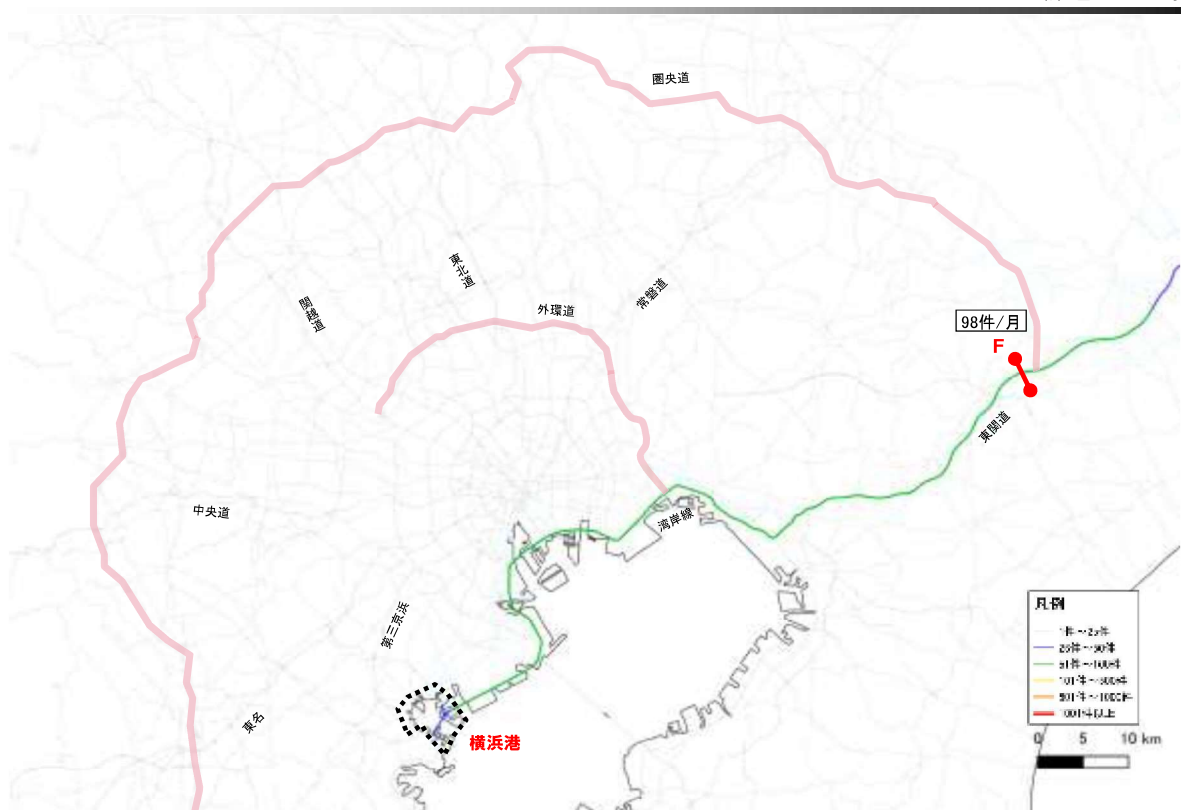


図 2-388 横浜港発東関道(F)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

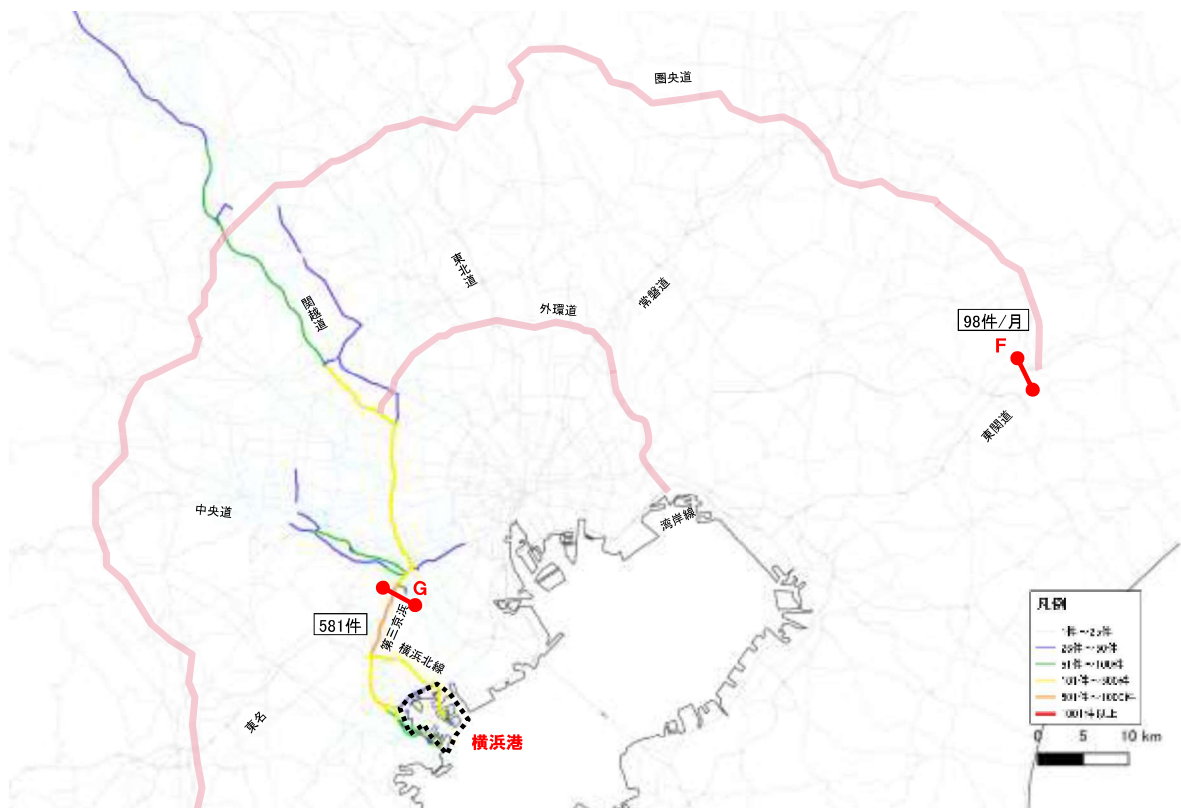
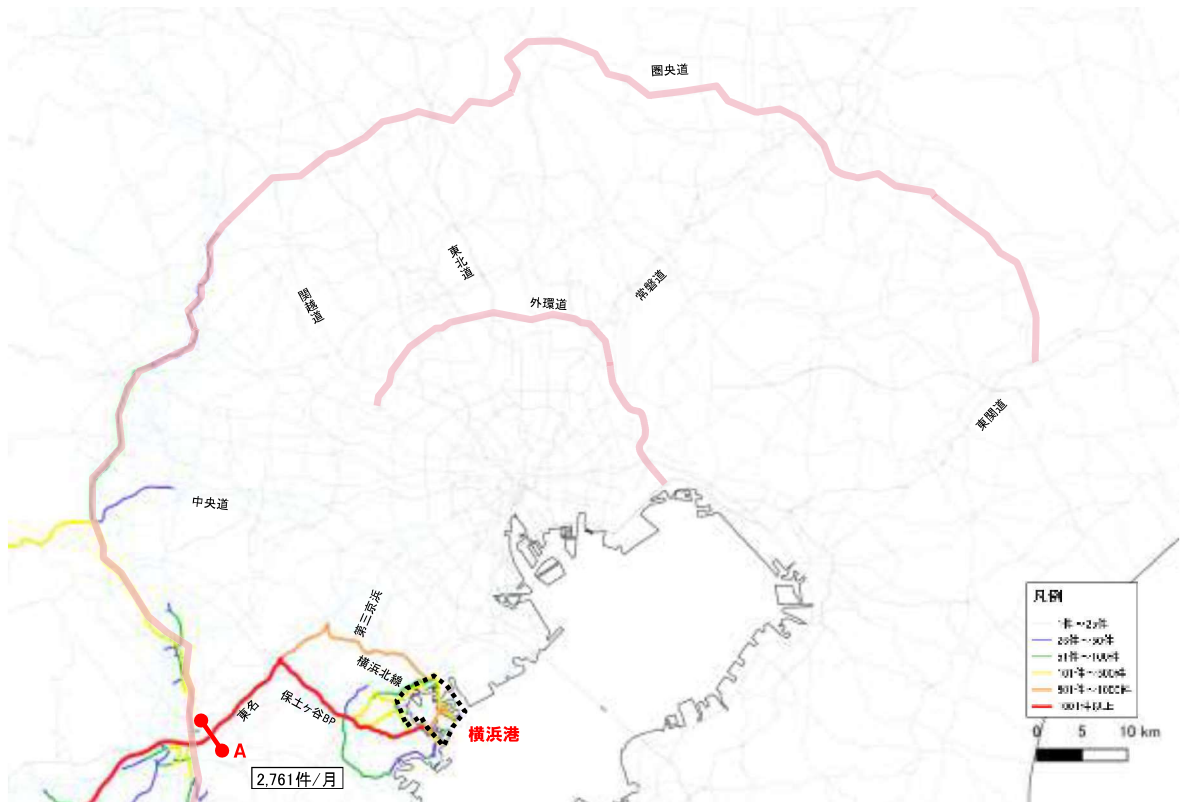
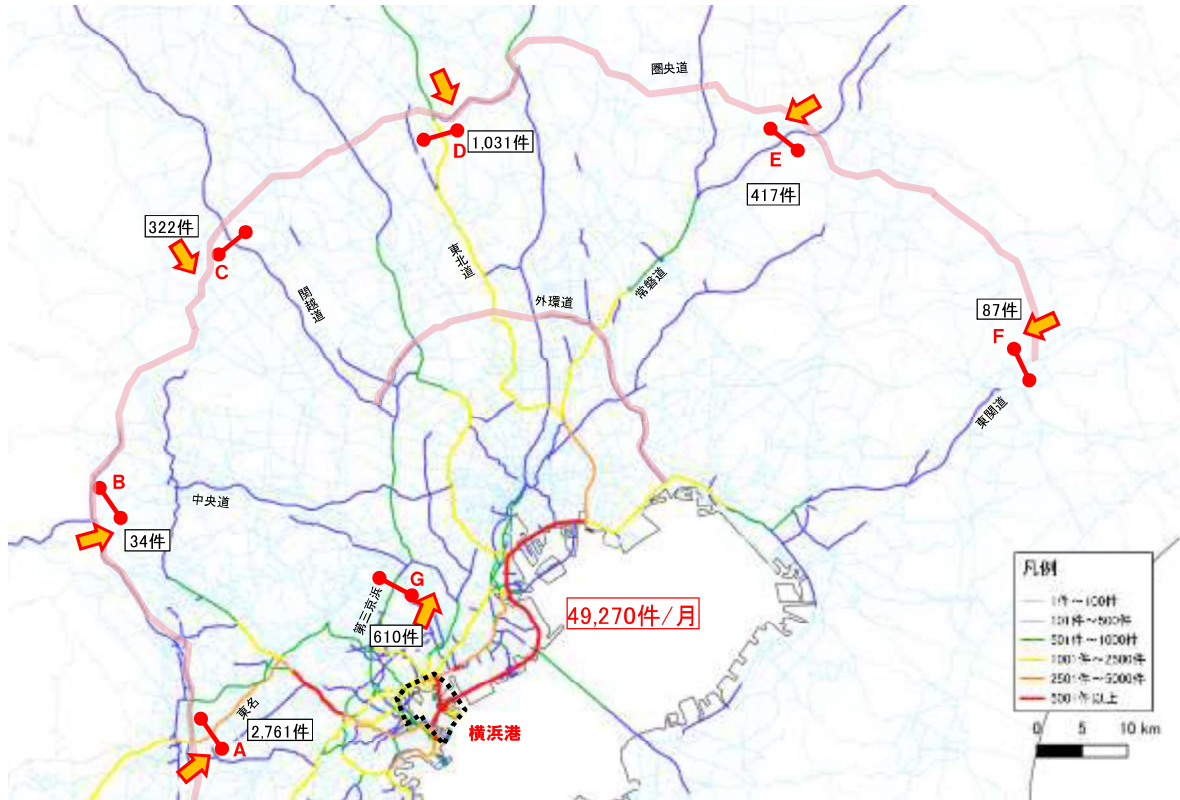
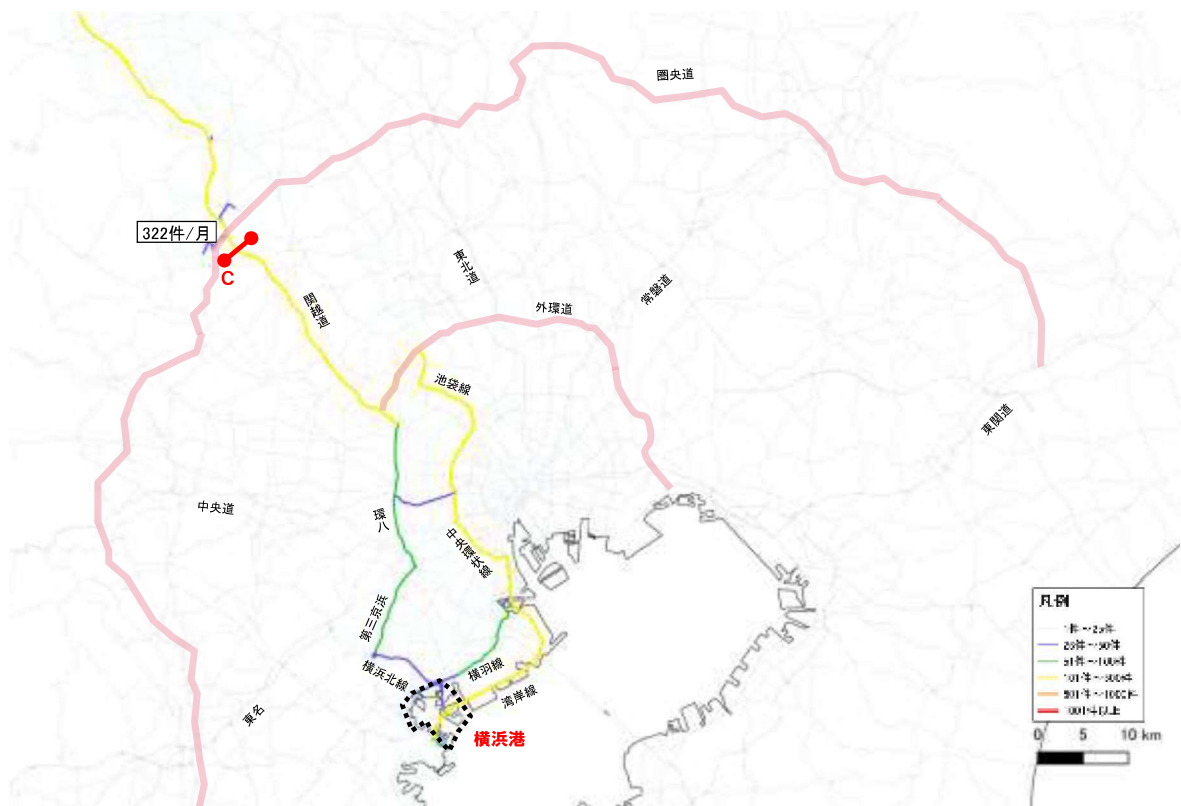
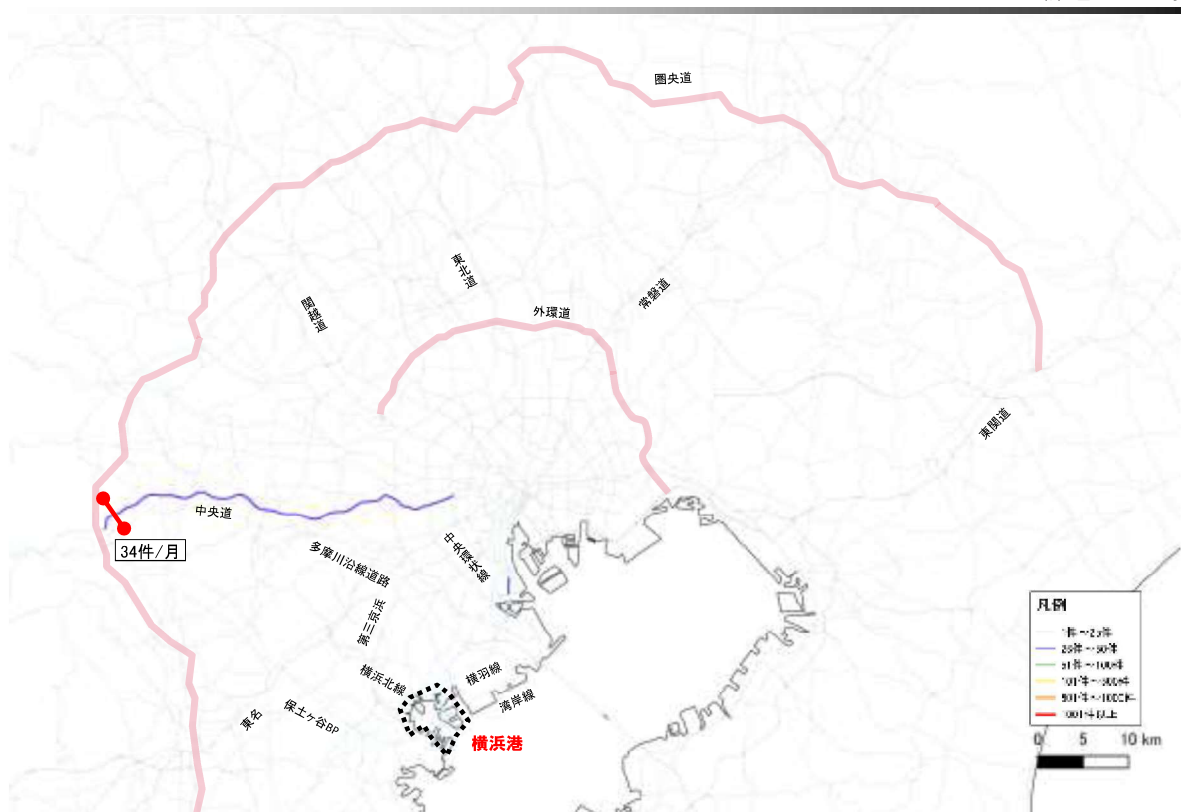


図 2-389 横浜港発第三京浜(G)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

■横浜港着





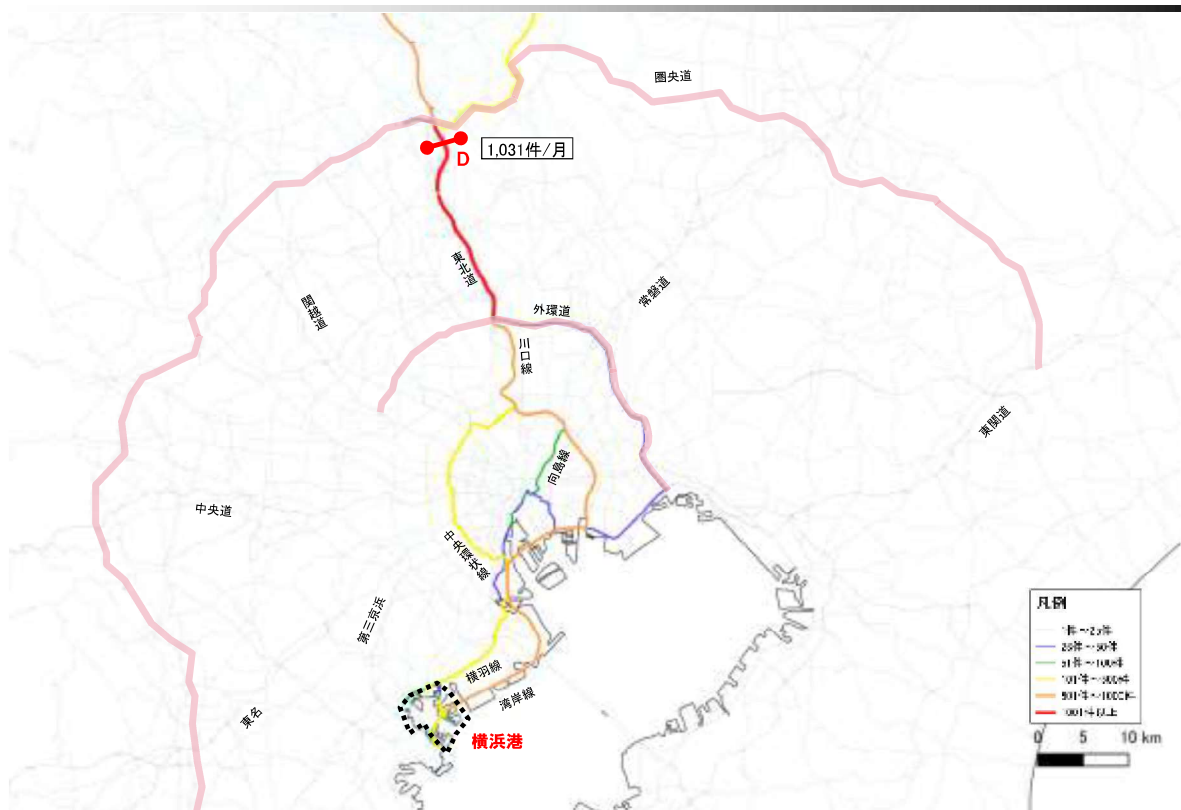


図 2-394 横浜港着東北道(D)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

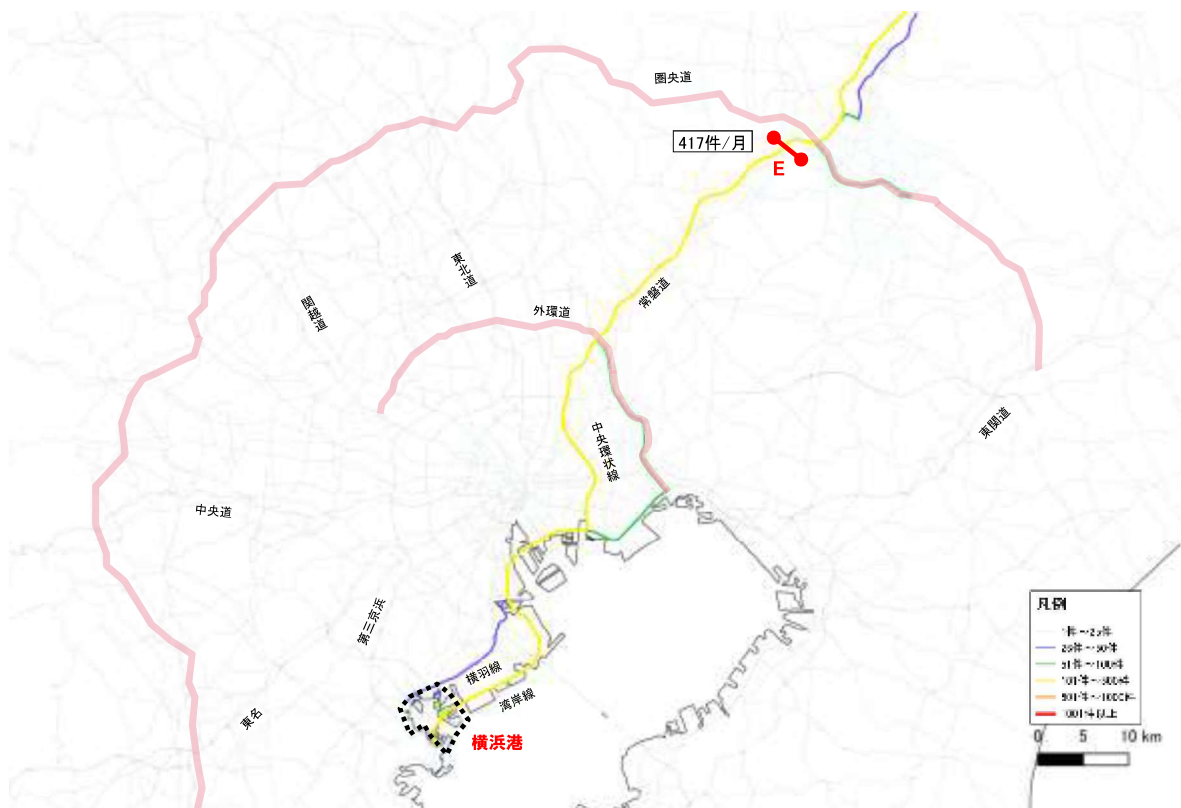
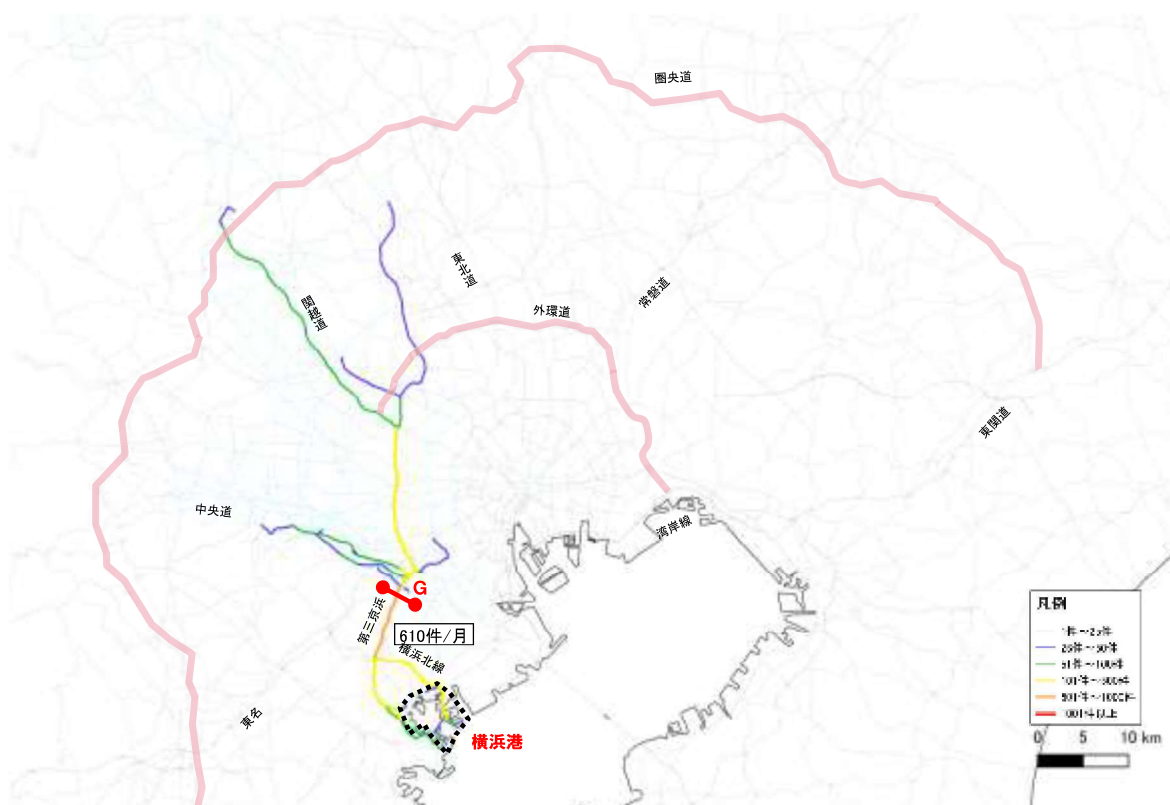


図 2-395 横浜港着常磐道(E)断面通過車両の流動図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



地図出典:DRM データ(発注者貸与)を基に作成

(D) 所要時間

物流に着目して、京浜港・羽田空港を発着する車両の各圏央道内側断面間の所要時間を算出した。なお、2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

表 2-59 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
商用車プローブデータ	経路データ	2020年7月	平均値は実際に利用されている複数経路の交通量の荷重平均値を用い算出

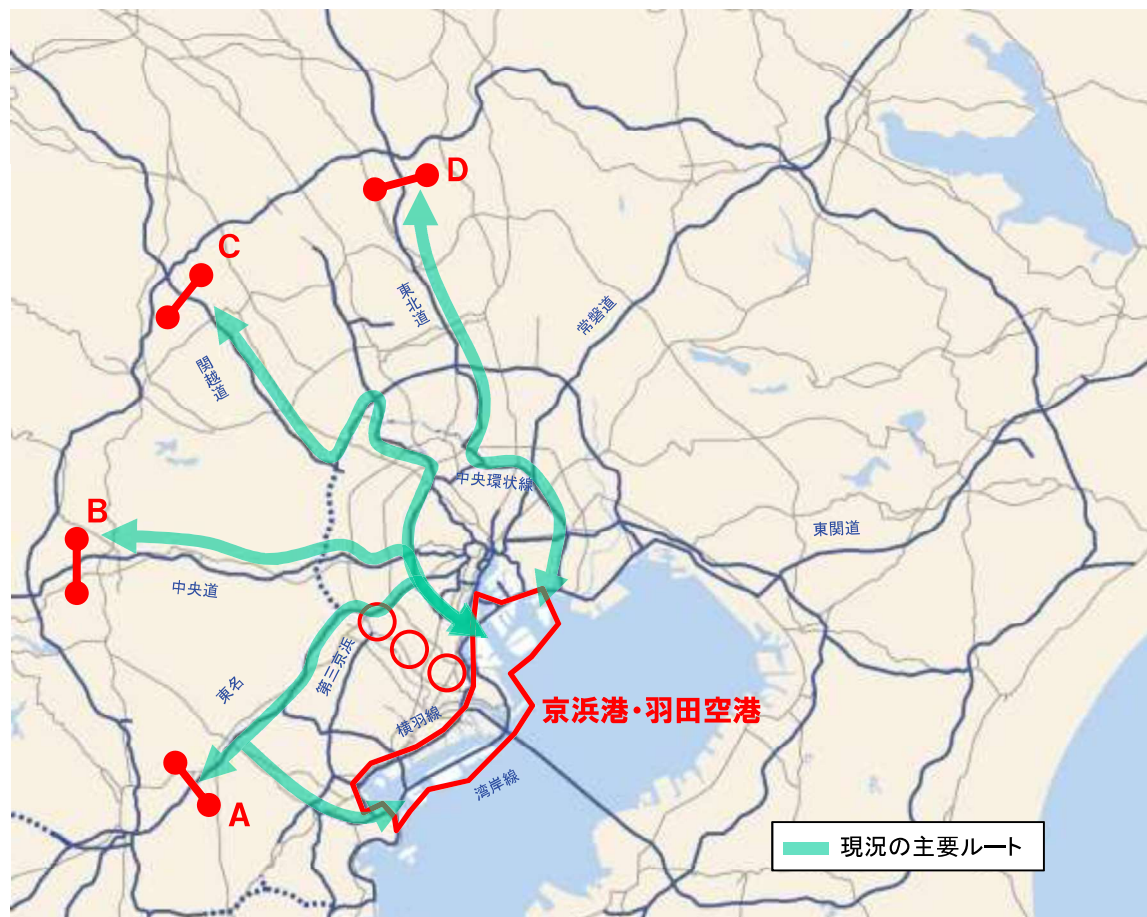


図 2-398 京浜港・羽田空港～各断面間の主要ルート

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

a) 京浜港・羽田空港発着交通の所要時間

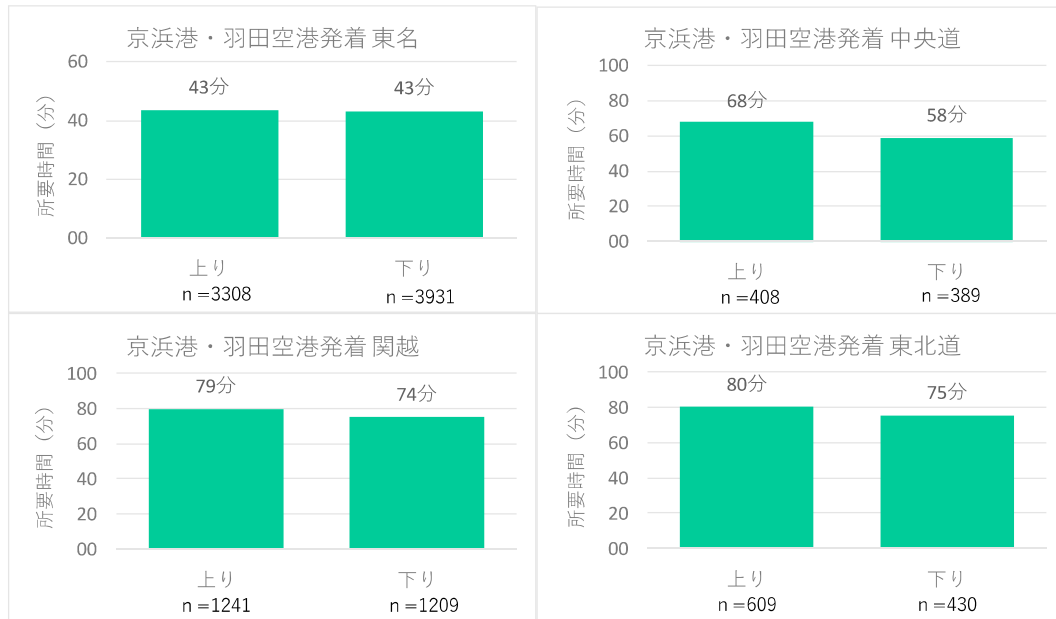


図 2-399 京浜港・羽田空港発着交通の所要時間上下比較

b) 京浜港・羽田空港発着交通の路線別所要時間分析



図 2-400 京浜港・羽田空港発着交通の路線別所要時間分析

c) 東京港発着交通の所要時間

■ 東名断面通過車両



図 2-401 東京港発着東名断面通過交通の所要時間上下比較

中央道通過車両

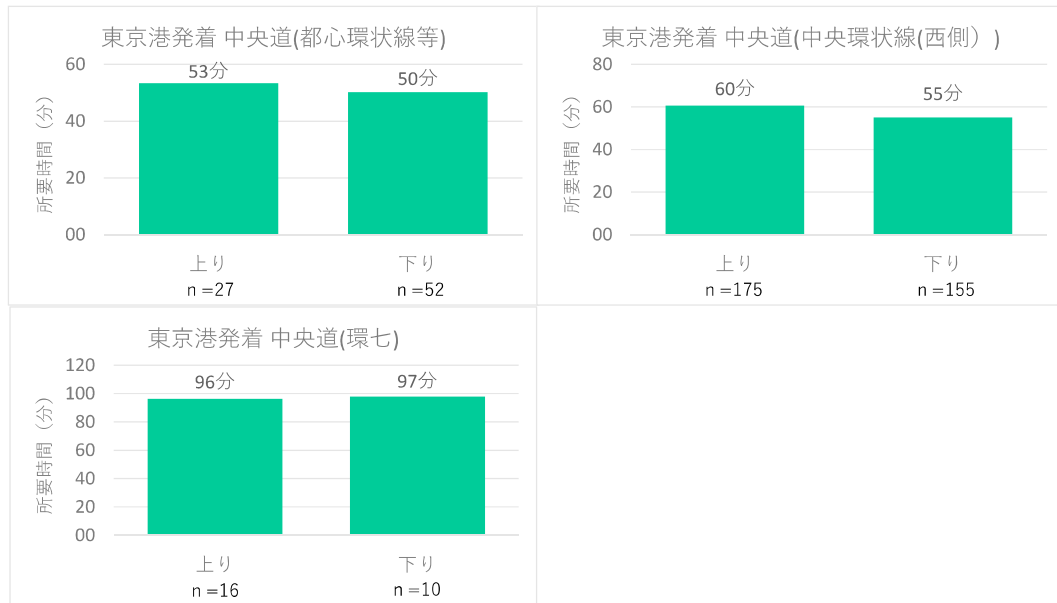


図 2-402 東京港発着中央道断面通過交通の所要時間上下比較

関越道通過車両

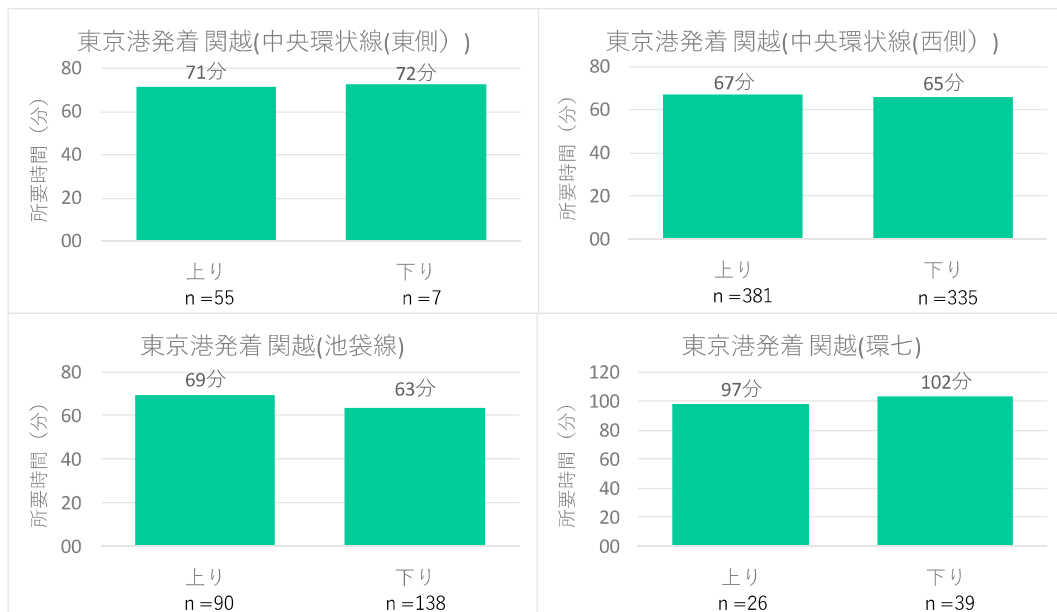


図 2-403 東京港発着関越道断面通過交通の所要時間上下比較

d) 羽田空港発着交通の所要時間

■東名通過車両

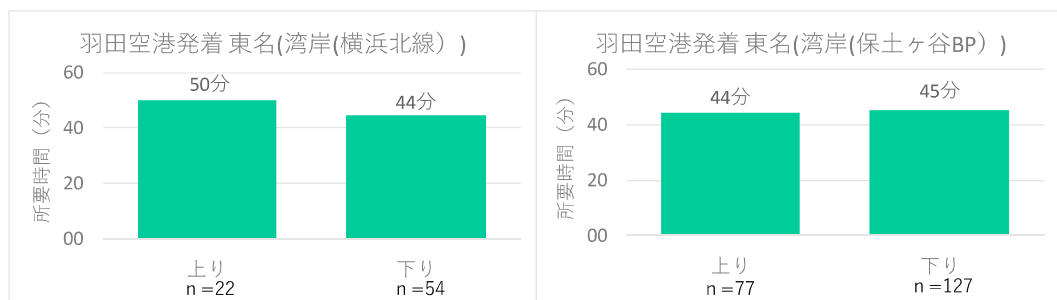


図 2-404 羽田空港発着東名断面通過交通の所要時間上下比較

■中央道通過車両

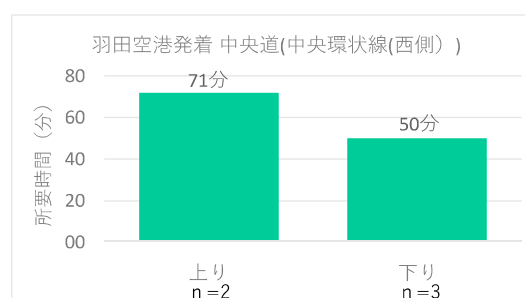


図 2-405 羽田空港発着交通中央道断面通過の所要時間上下比較

■関越道通過車両

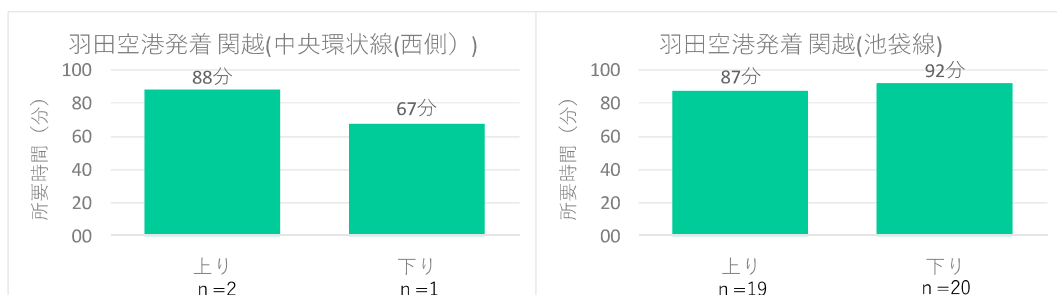


図 2-406 羽田空港発着関越道断面通過交通の所要時間上下比較

e) 川崎港発着交通の所要時間

■東名通過車両



図 2-407 川崎港発着東名断面通過交通の所要時間上下比較

■中央道通過車両

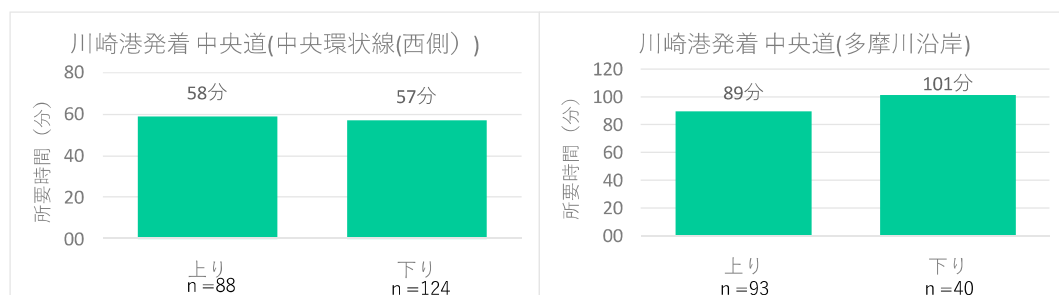


図 2-408 川崎港発着中央道断面通過交通の所要時間上下比較

■ 関越道通過車両



図 2-409 川崎港発着関越道断面通過交通の所要時間上下比較

f) 横浜港発着交通の所要時間

■ 中央道通過車両

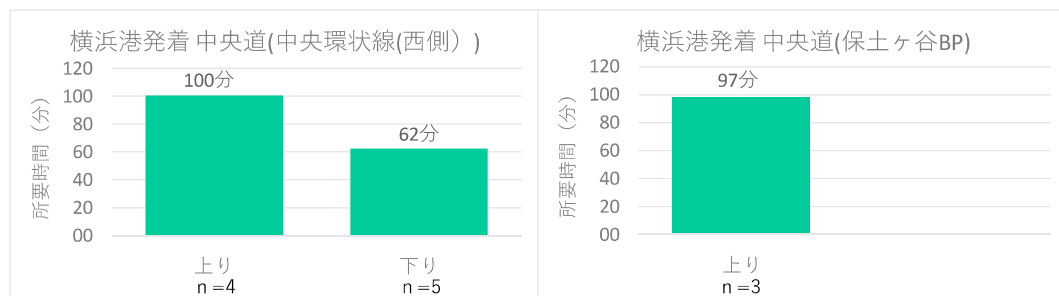


図 2-410 横浜港発着中央道断面通過交通の所要時間上下比較

■ 関越道通過車両

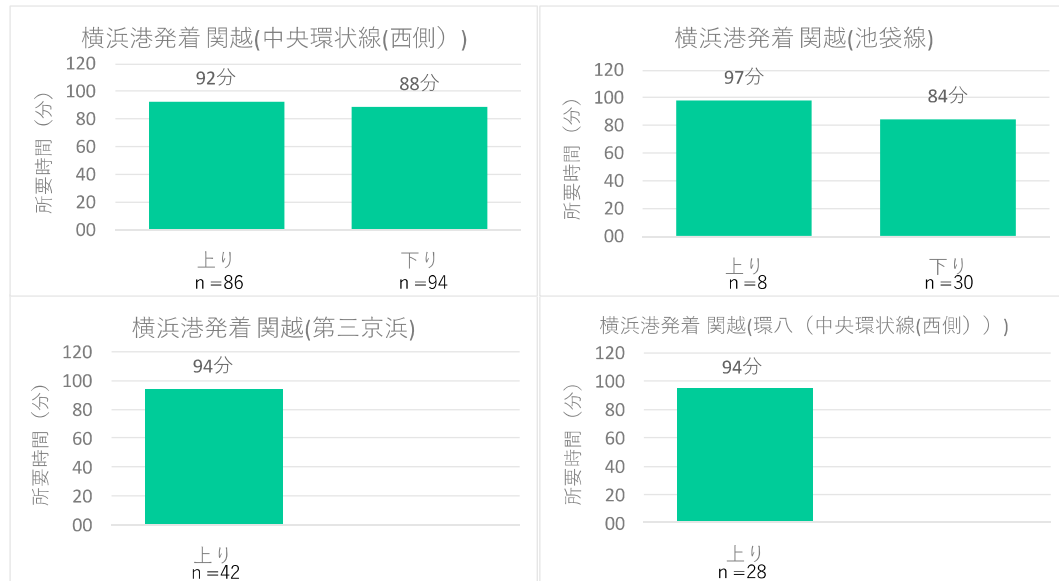


図 2-411 横浜港発着関越道断面通過交通の所要時間上下比較

■ 東北道通過車両



図 2-412 横浜港東北道断面通過発着交通の所要時間上下比較

3) 災害脆弱性の状況

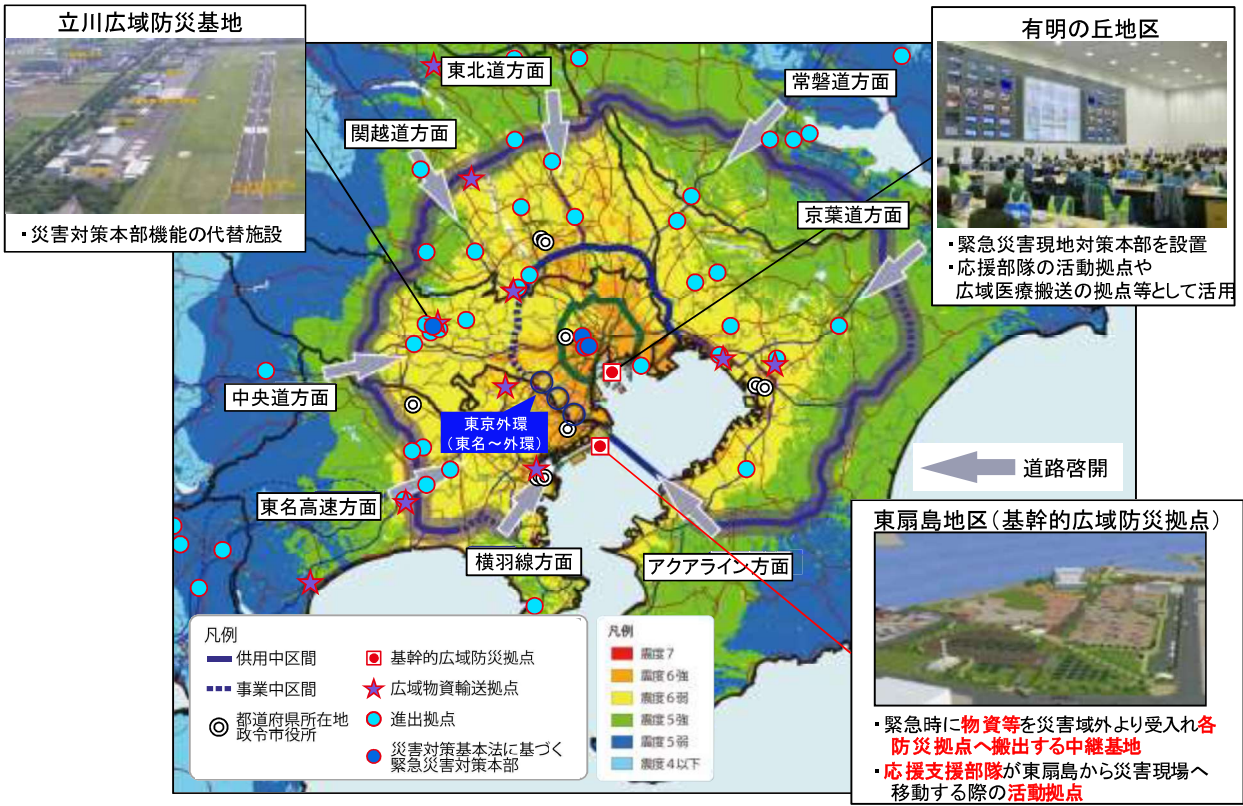
(A) 首都圏における防災・物資輸送拠点

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

ミッシングリンクがあることでリダンダンシーが発揮されず、放射道路が寸断して都心への到達経路確保が困難となる可能性がある。

表 2-60 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
中央防災会議	首都直下地震対策検討 WG(平成 25 年 12 月公表)	-	



※中央防災会議 首都直下地震対策検討 WG(平成 25 年 12 月公表)データに追記して作図
※写真はすべて東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会(第 2 回)調査結果資料より
※震源(東京都区部南部) 想定最大深度 7
※中央防災会議 首都直下地震対策検討 WG(平成 25 年 12 月公表)において、被害が大きく首都中枢機能への影響が大きいと考えられる都区部直下の都心南部直下地震の震度

図 2-413 首都圏における防災・物資輸送拠点

(B) 東名方面から都心への経路数

首都圏 3 環状道路の整備により、東名などの放射方向の高速道路で災害や事故等により通行止めが発生しても、環状道路を経由し迂回することが可能になる。

例えば、H24.4 時点で 5 ルートだった東名から都心への到達パターンは現在 (R1.10 時点) で 208 ルートであり、リダンダンシー確保の観点から他の放射道路との接続が必要。



現状 (R1.10)

208ルート

図 2-414 3 環状 9 放射ネットワークによる選択経路数の変化

(2) 地域的な課題の整理

街路からの転換や地域発着交通の利用 IC 変化が想定されるため、環八通り・国道 409 号の交通量・速度・OD 等や沿線 IC(玉川 IC 等)利用 OD の変化を整理するとともに、生活道路の通過交通流入の変化等を整理することで、幹線道路の渋滞や生活道路の状況を確認する。

1) 幹線道路ネットワーク状況

東京南西部地域における道路の使われ方を明らかにすることを目的として、主要幹線道路のトリップ長分布、高速道路利用状況、南西部地域の通過状況等の確認を行った。なお、2020 年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

表 2-61 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2020 年 7 月平日	- 特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象として集計 - 高速利用 分析断面前後において環八近郊の高速利用の有無で判定 - 内外判定 東京都の世田谷区、目黒区、品川区、大田区、狛江市 神奈川県川崎市の多摩区、高津区、宮前区、中原区、幸区、川崎区、横浜市の港北区、鶴見区を内側エリアとして判定

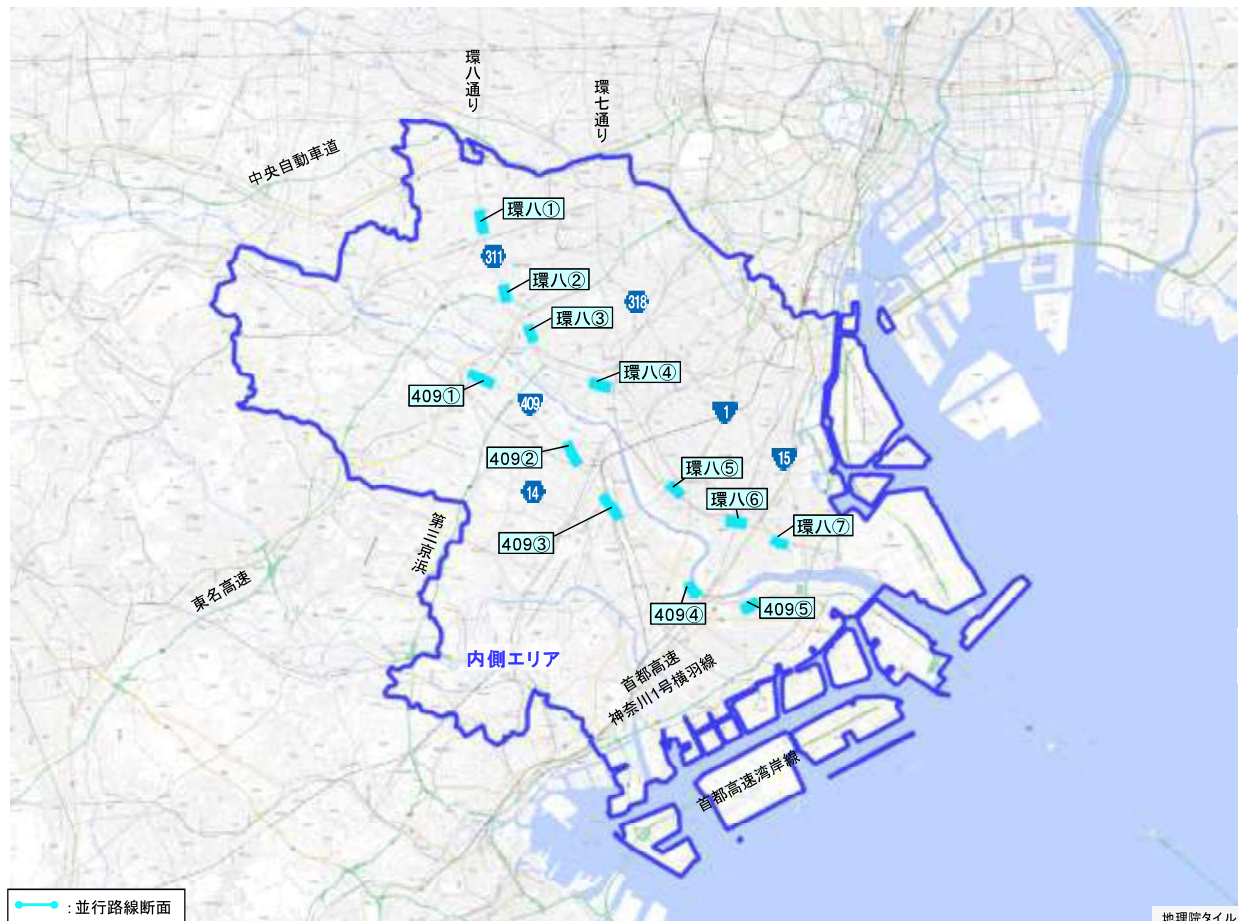


図 2-415 交通特性確認断面位置図

※地理院地図データを基に作成

(A) トリップ長分布

外環に並行する主要幹線道路の各断面を通過する車両の起点から終点までのトリップ長を確認した。

■ 環八通り

並行路線環八断面では、第三京浜以北において高速道路利用が多くなり、平均走行距離も一般道走行のみは 27 km 以上、高速利用ありで 37 km 以上と長くなる傾向がある。

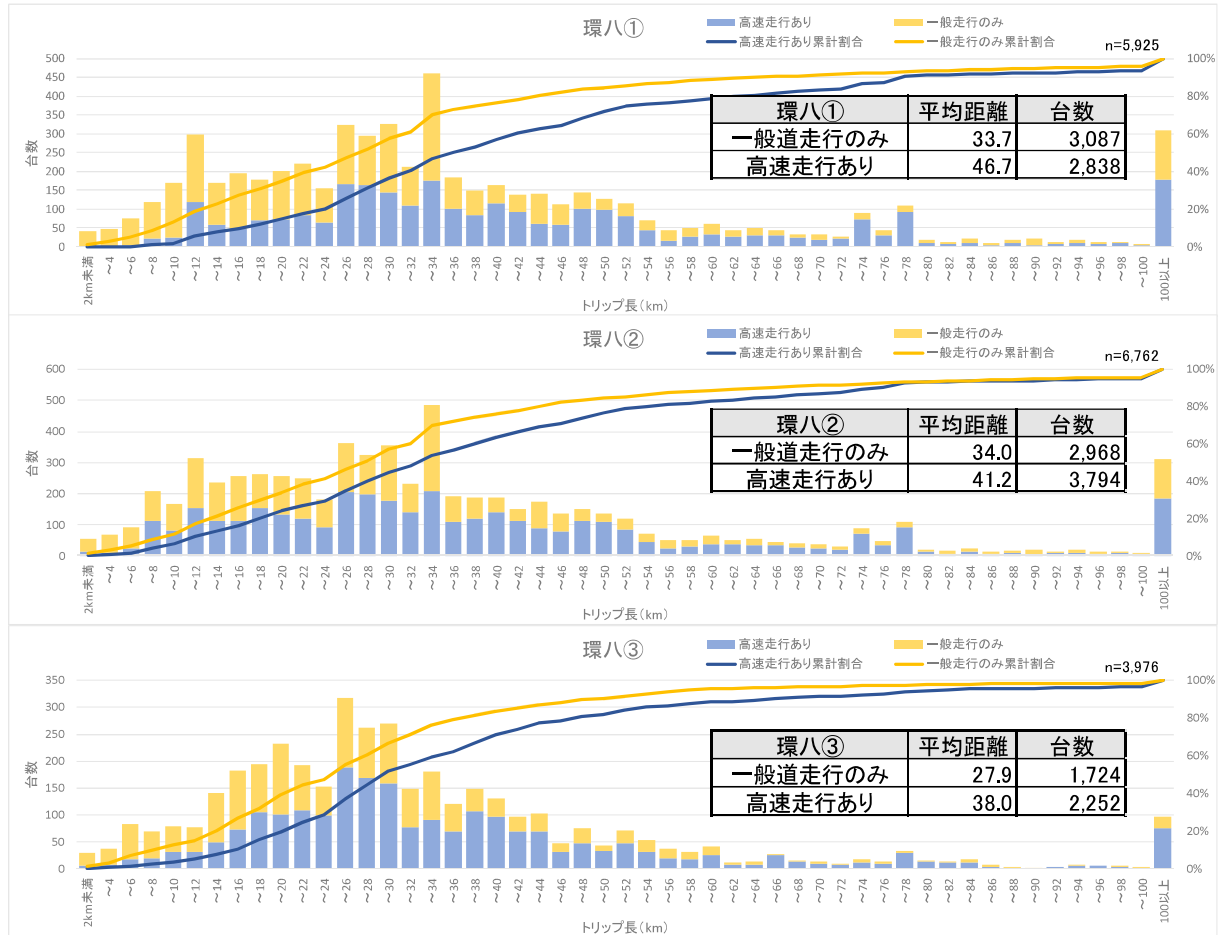


図 2-416 環八通りにおける並行路線環八断面のトリップ長分布その 1

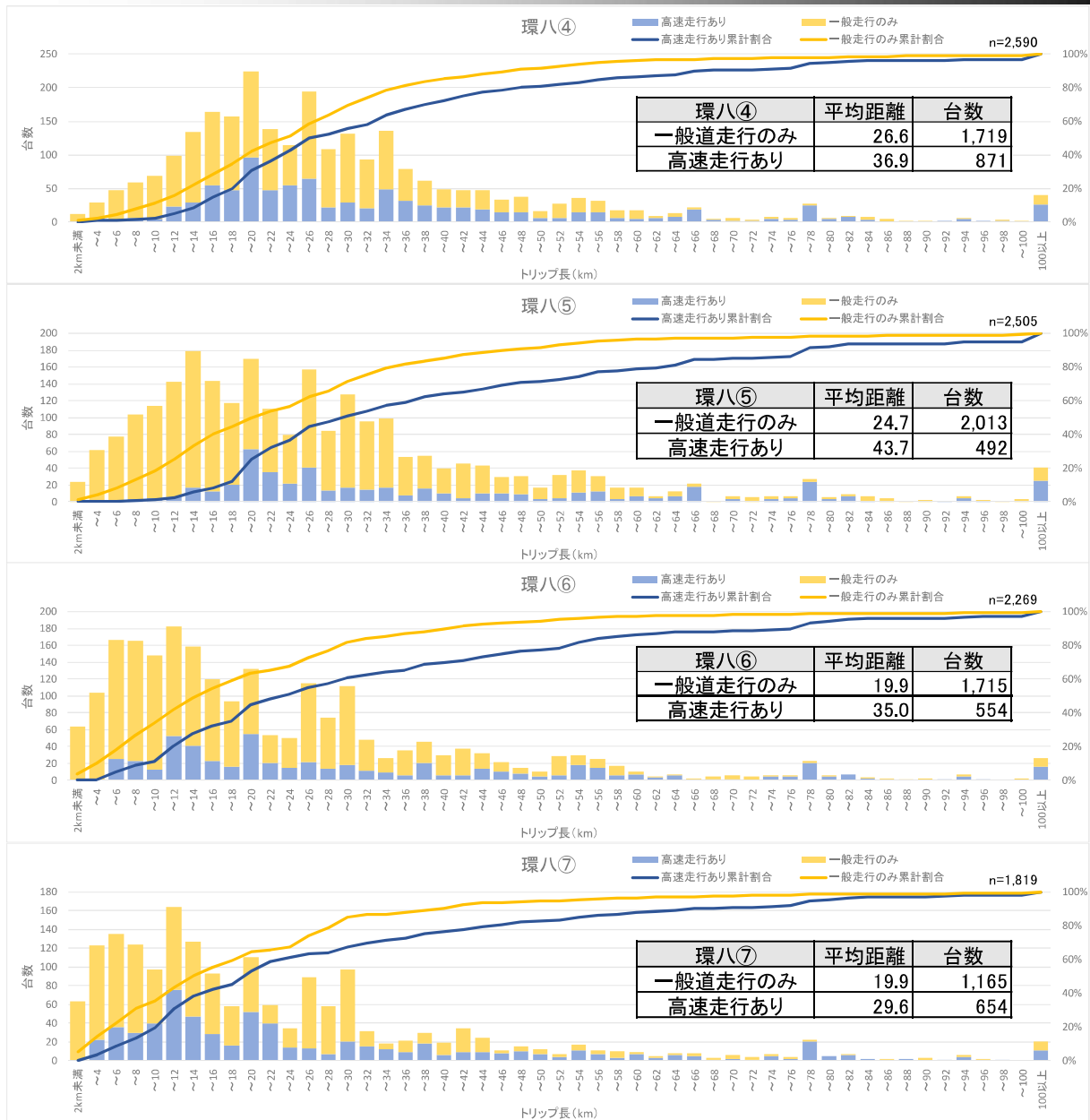


図 2-417 環八通りにおける並行路線環八断面のトリップ長分布その 2

■国道 409 号

並行路線国道 409 号においては、国道 1 号～国道 15 号間である断面④が交通量も多く、国道 15 号～産業道路（県道 6 号）間である断面⑤では高速利用が増える。また、第三京浜～綱島街道（県道 2 号）間である断面②と断面④において高速利用ありの走行距離が 41 km 以上と長くなる。

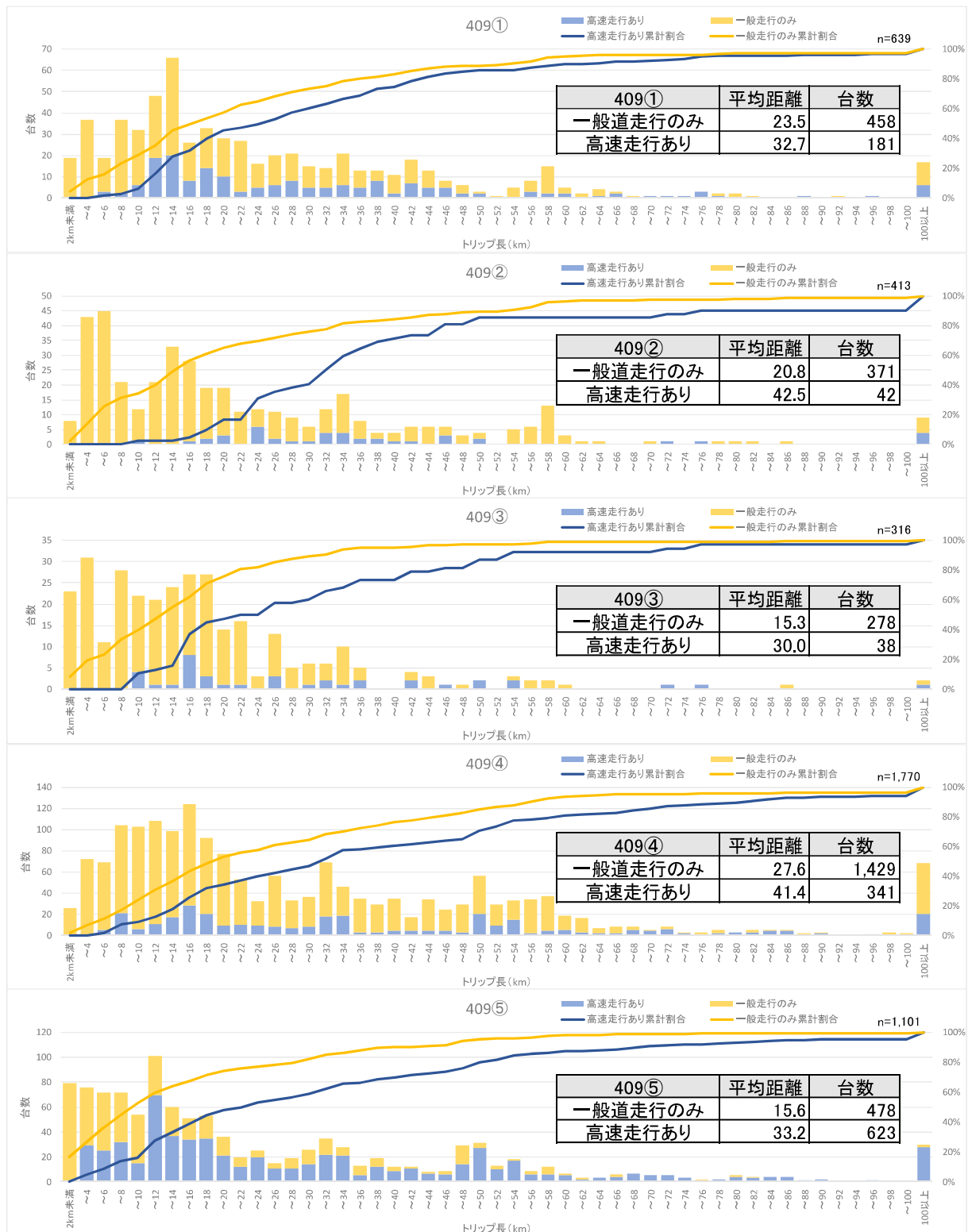


図 2-418 国道 409 号における並行路線環八断面のトリップ長分布結果

(B) 高速道路利用状況

外環に並行する主要幹線道路の各断面を通過する車両のその前後での高速道路利用割合を確認した。

■環八通り

並行路線環八断面では、第三京浜以南に比べ以北の方が通過台数が多く、高速利用車両割合も47%以上と多くなっており、加えて高速乗り継ぎの割合も他断面に比べ高くなっている。中でも東名～第三京浜間の断面③においては、他断面に比べて高速乗り継ぎが8%と多い。

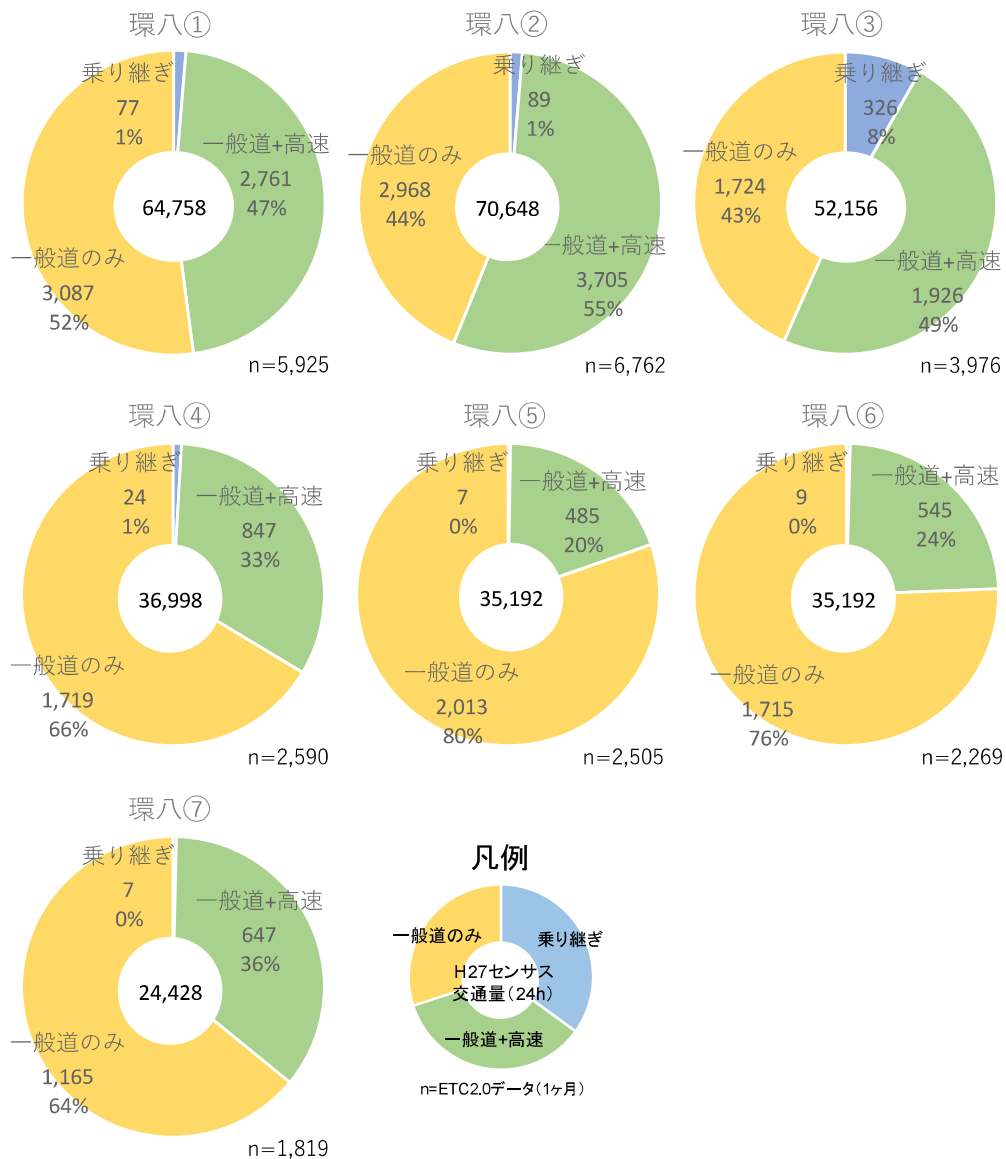


図 2-419 環八通りにおける並行路線環八断面の高速道路利用状況

■国道 409 号

並行路線国道 409 号においては、国道 15 号～産業道路（県道 6 号）間である断面⑤が交通量も多く、高速利用の割合も 56%に増えている。また、東名～第三京浜間の断面①では高速利用割合が 28%と多い。

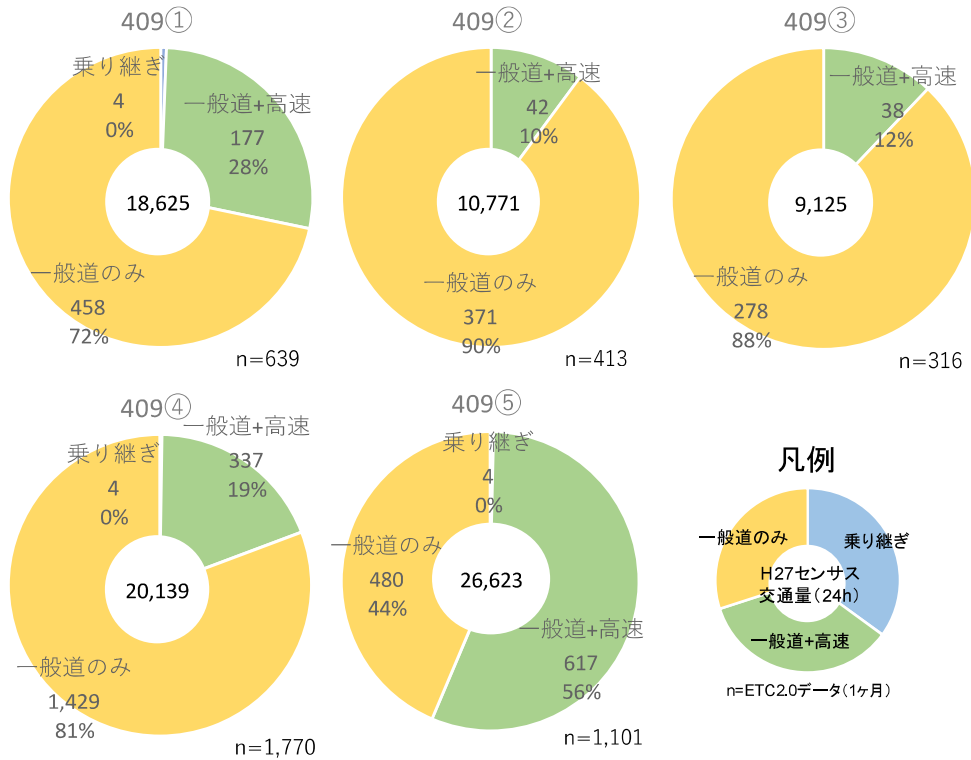


図 2-420 国道 409 号における並行路線環八断面の高速道路利用状況

(C) 通過交通割合

外環に並行する主要幹線道路の各断面を通過する車両において、通過交通かを把握するために、OD の確認を行った。

■環八通り

並行路線環八断面では、中原街道（県道 2 号）～国道 131 号間に位置する断面⑤～⑦では内々交通が 50%以上となる。また、国道 20 号～第三京浜に位置する断面①～③では内々交通が 43%から 18%へと北に進むにつれて次第に低くなっていくが、外々交通が 11%から 25%へと北に進むにつれて次第に高くなる。

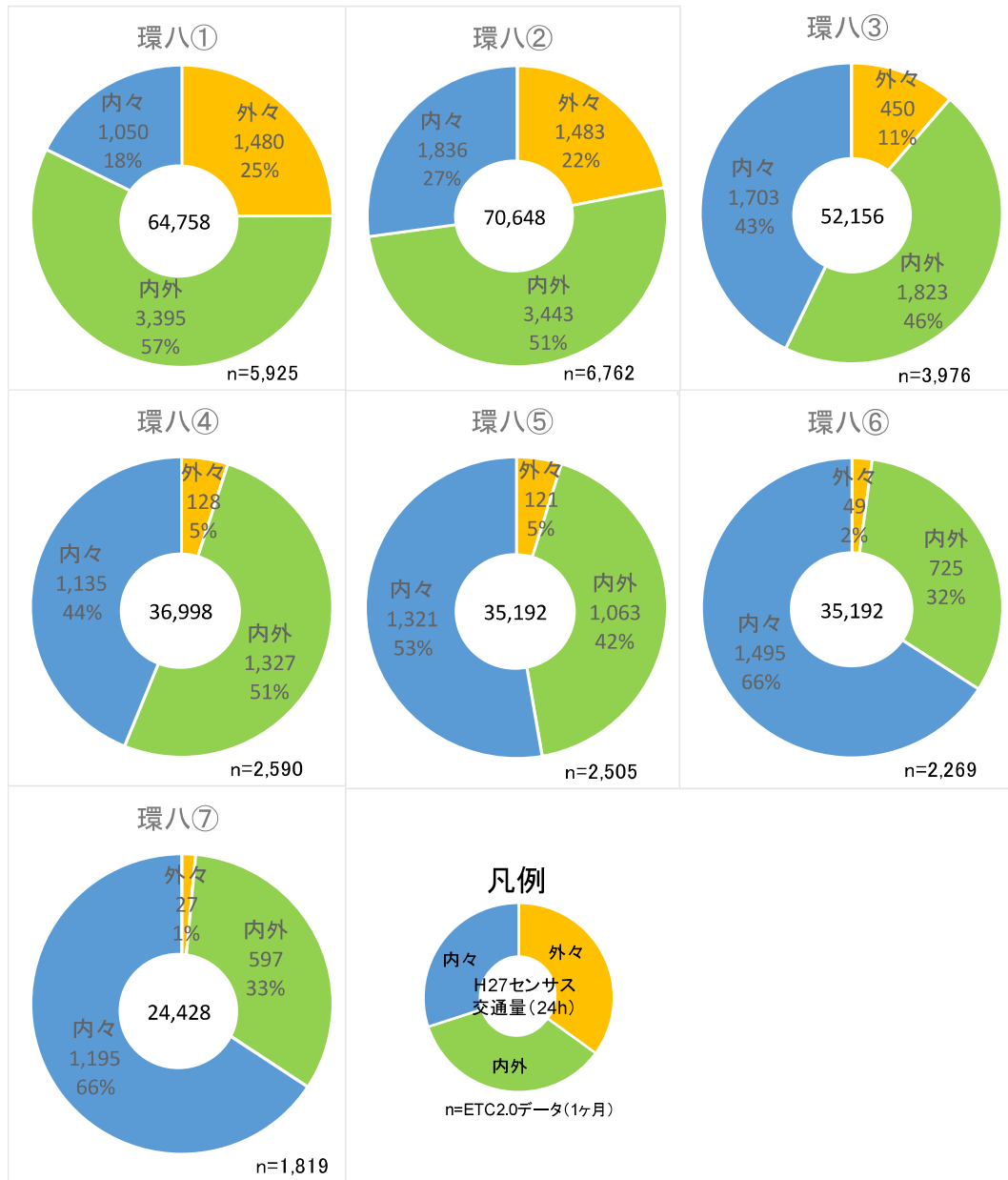


図 2-421 環八通りにおける並行路線環八断面の通過交通割合

■国道 409 号

並行路線国道 409 号においては、東名～第三京浜間の断面①、第三京浜～綱島街道（県道 2 号）間の断面②、国道 1 号～国道 15 号間の断面④において、外に OD の足をもつ交通が多い。

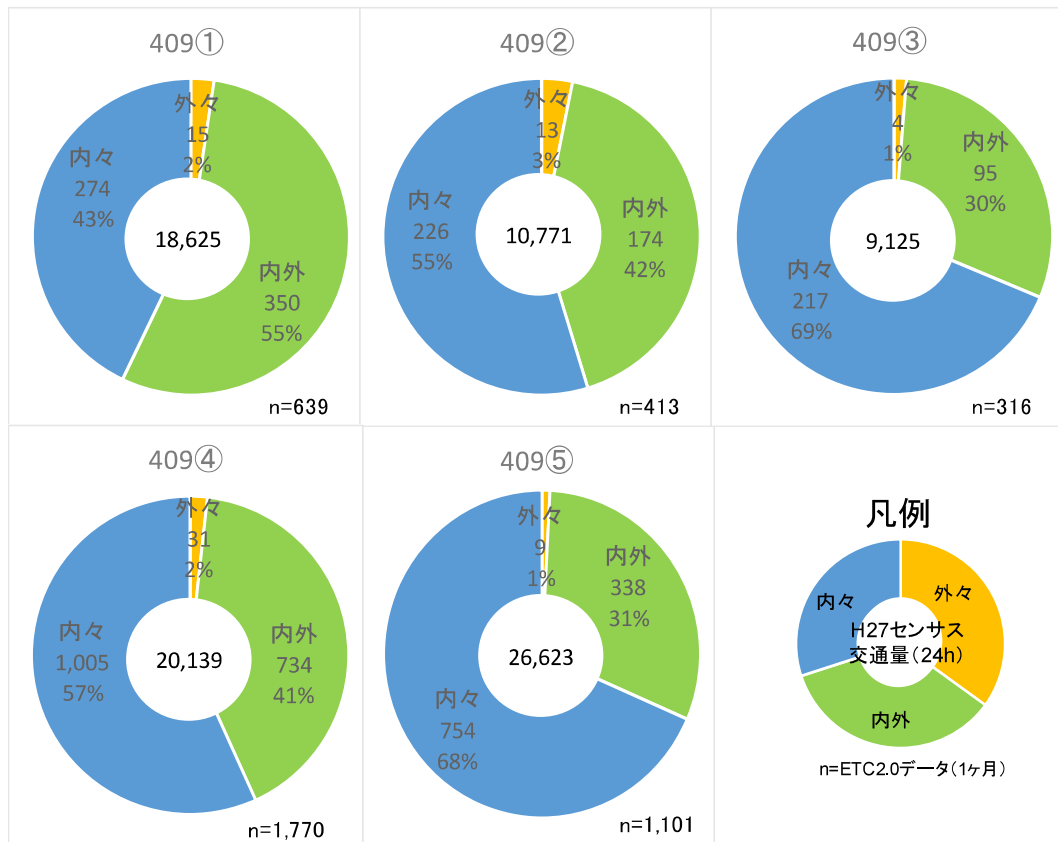


図 2-422 国道 409 号における並行路線環八断面の通過交通割合

2) 幹線道路の交通事故の状況

環八通り・国道 409 号において死傷事故率が、史上最悪の交通事故死者数を記録した 1970 年時点の 300 件/億台キロ以上の箇所が多く存在していた。なお、神奈川県全域で調べたところ速度域 20km/h 前後で追突事故が多くなっていることが分かった。

表 2-62 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ITARDA	死傷事故件数	平成 27 年～30 年	-
H27 全国道路・街路交通情勢調査	混雑時上下平均旅行速度	-	集計は神奈川県全域(一般道)

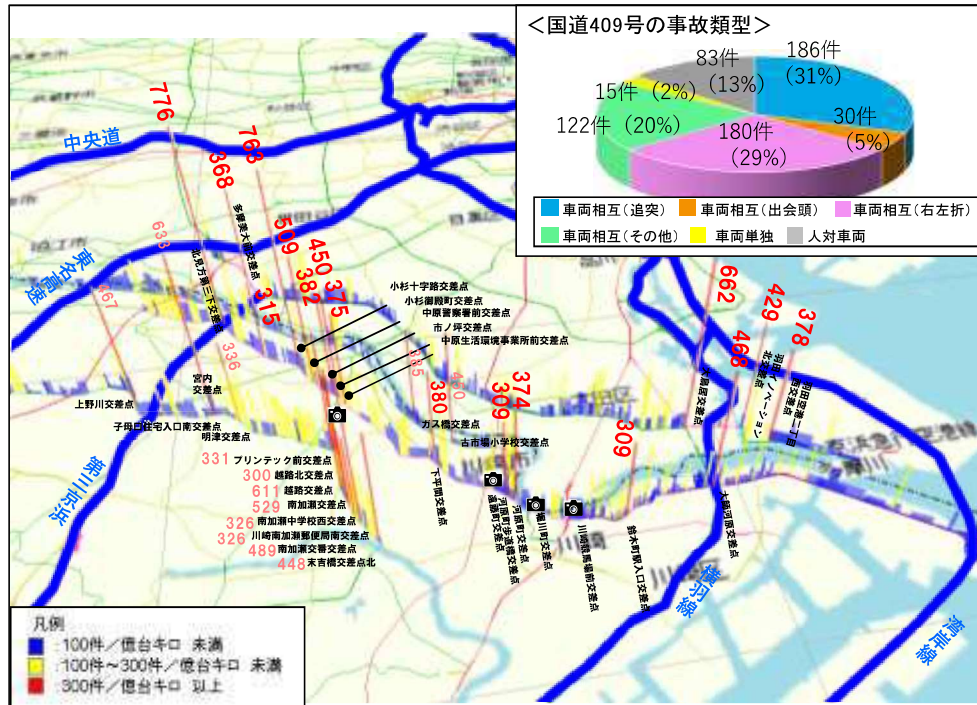


図 2-423 環八通り、国道 409 号の死傷事故率(件/億台キロ)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



図 2-424 国道 409 号の状況

画像出典: 自社で撮影

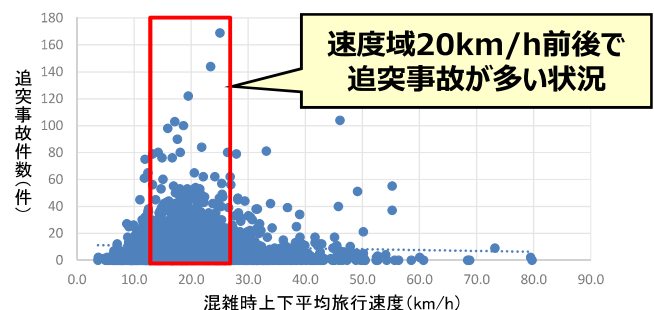


図 2-425 神奈川県の追突事故件数と速度の関係

3) 渡河断面の状況

東京南西部地域の渡河断面について、交通容量や交通特性について確認した。

(A) 交通容量

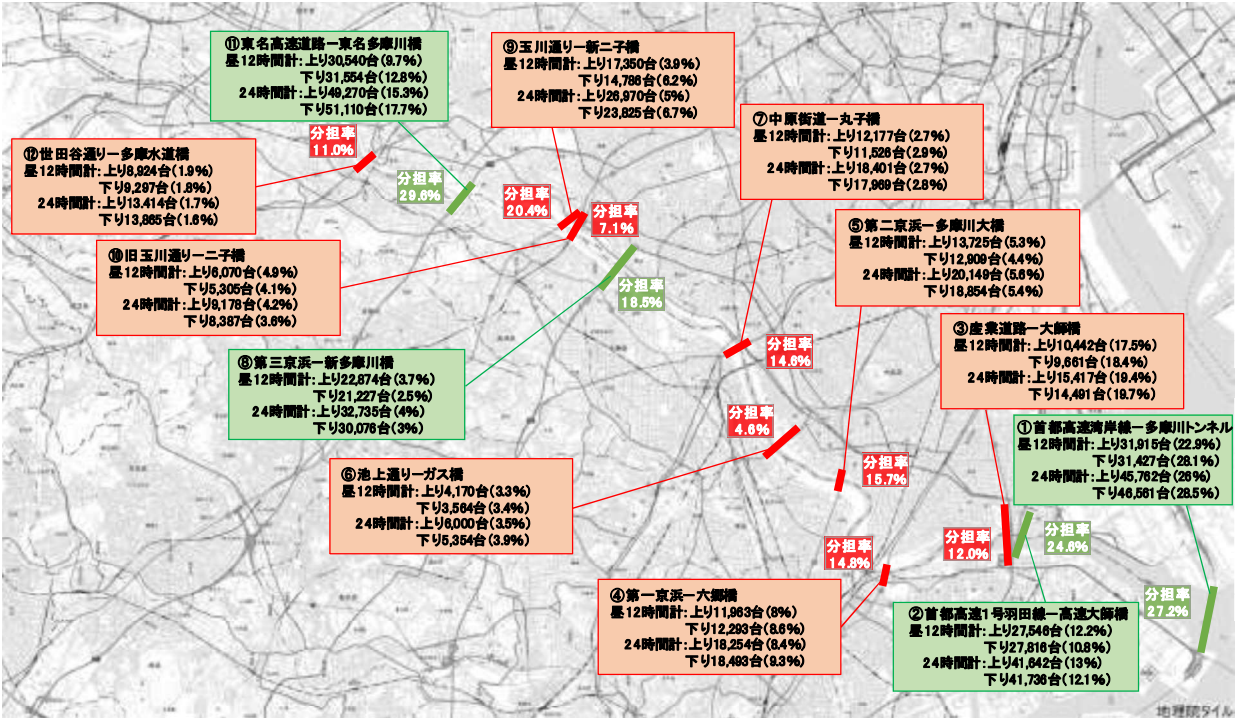
表 2-63 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
H27 全国道路・街路交通情勢調査	交通容量 実交通量	-	
警視庁 交通量統計表	交通量	R1 年 11 月 6 日(水)	http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/about_mpd/jokyo_tokei/tokei_jokyo/ryo.html

a) 交通量と分担率

東京南西部地域の渡河断面交通量は約 59 万台/日となっており、一般道が約 25 万台/日（約 16 万台/昼 12h）、高速道路が約 34 万台/日（約 22 万台/昼 12h）となっている。

高速道路は東名が 3 割、第三京浜が 2 割、湾岸線と横羽線がそれぞれ約 25%を担っている。また、一般道路では国道 246 号が最も多く約 2 割、次いで国道 1 号、国道 15 号、中原街道、産業道路の順となっており、それぞれ 12%～15%程度となっている。



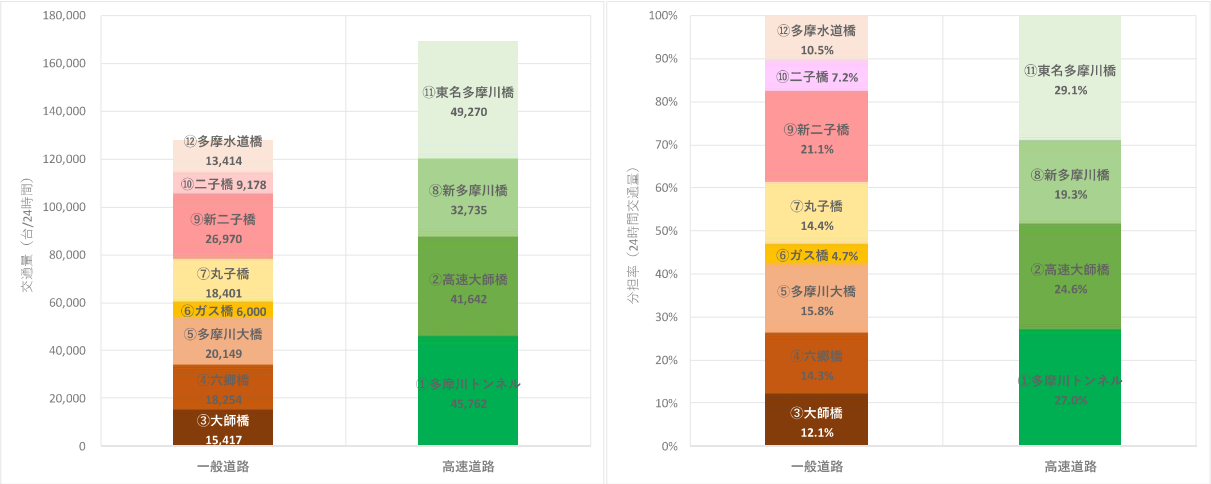
※カッコ内は大型車混入率

	上り		下り		上下合計	
	昼12時間計	24時間計	昼12時間計	24時間計	昼12時間計	24時間計
一般道	84,821	127,783	79,341	121,238	164,162	249,021
高速道路	112,875	169,409	112,024	169,483	224,899	338,892
合計	197,696	297,192	191,365	290,721	389,061	587,913

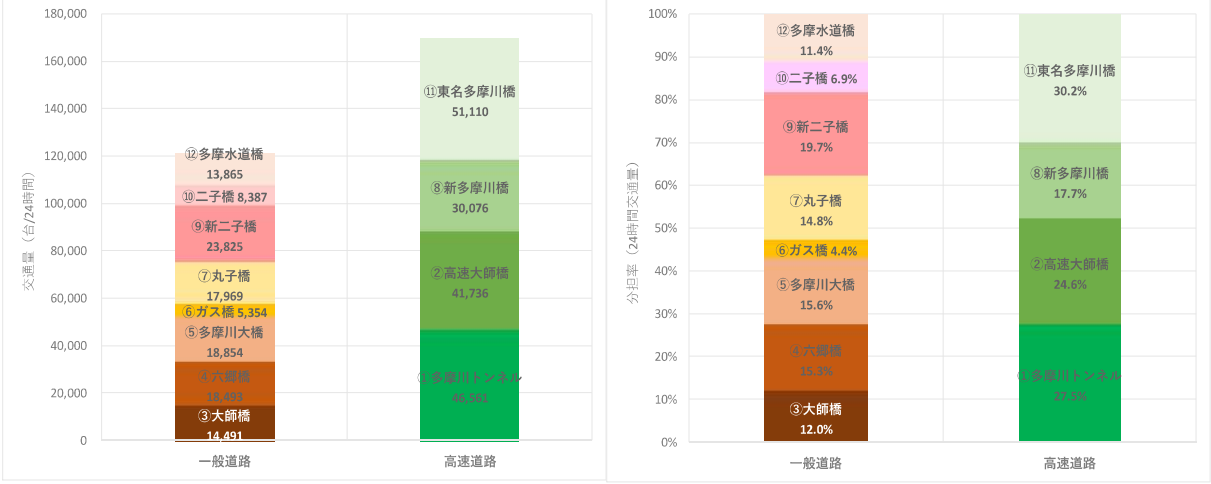
図 2-426 東京⇄神奈川県境渡河断面交通量

地図出典: 地理院地図を用いて作成

上り方面



下り方面



断面合計

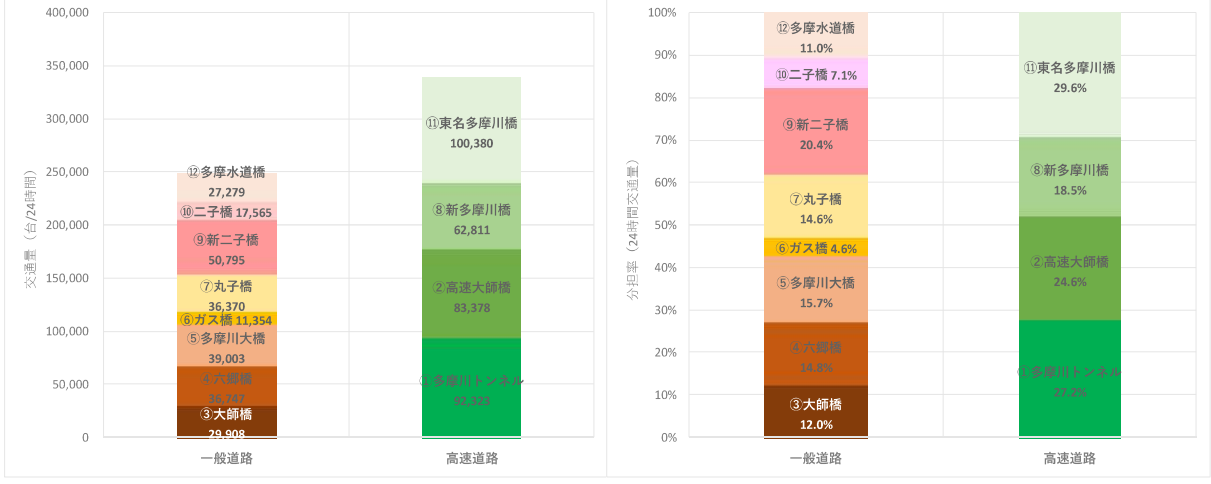


図 2-427 東京⇄神奈川県境渡河断面交通量(方向別分担率)

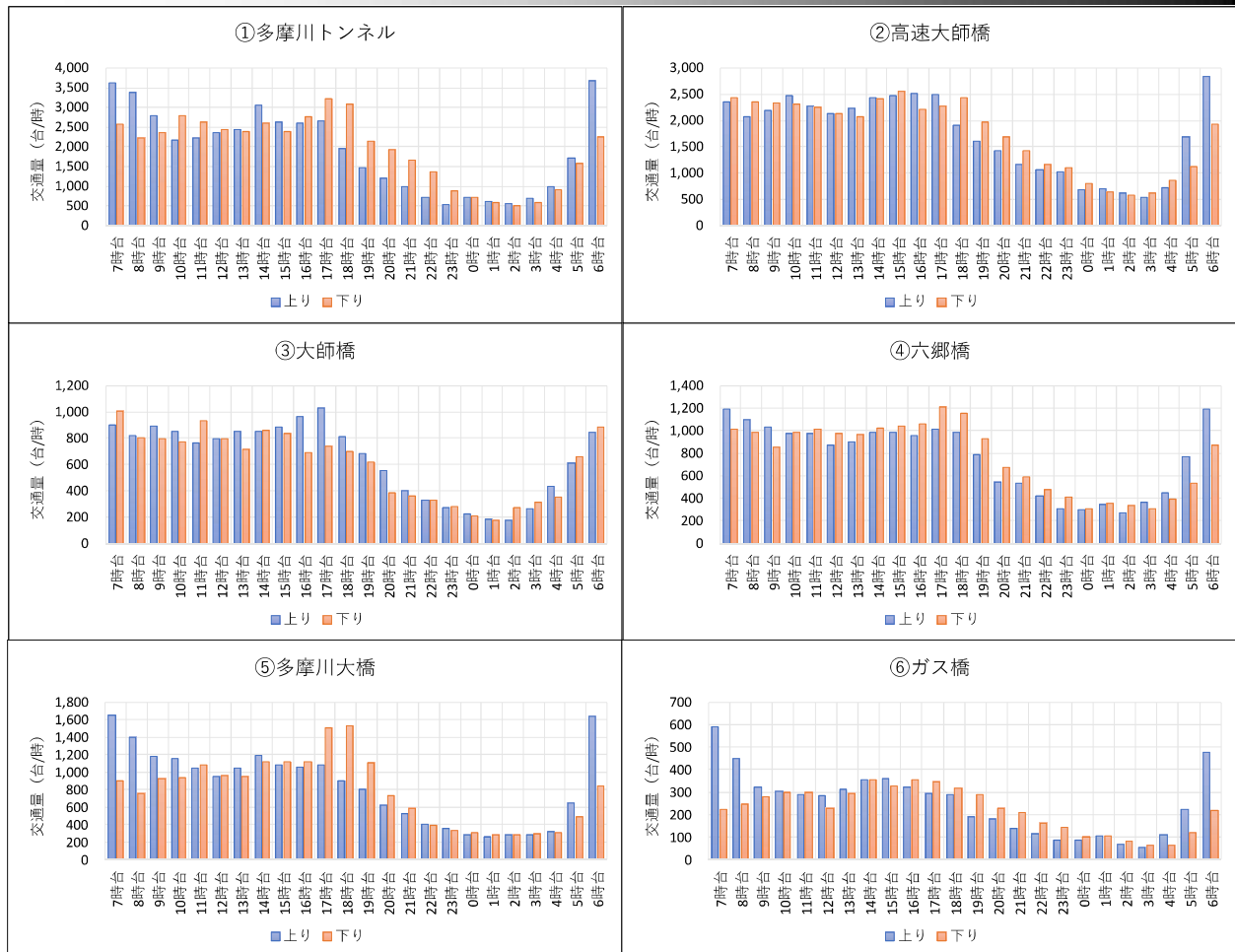


図 2-428 東京⇄神奈川県境渡河断面交通量(時間帯交通量)その 1

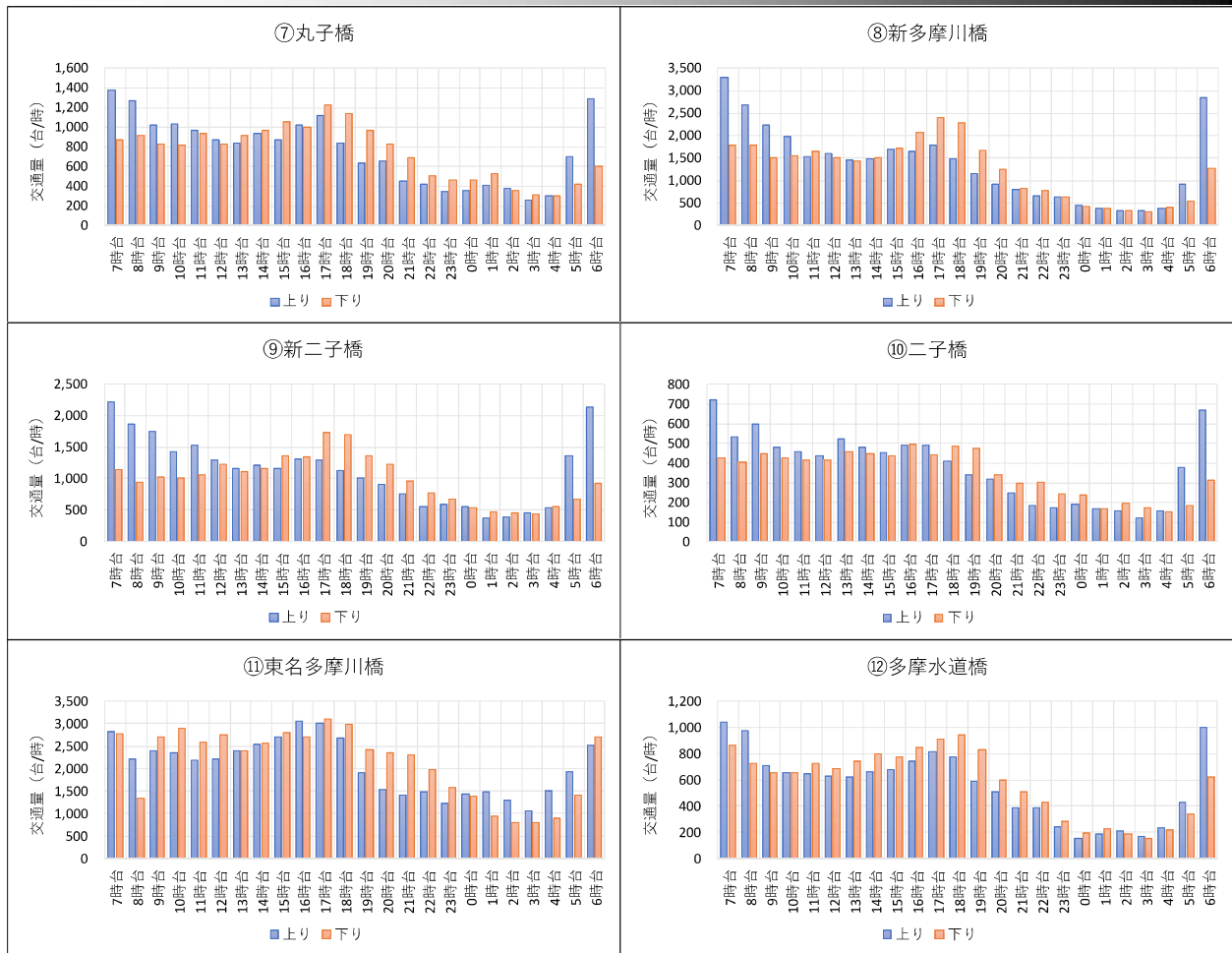
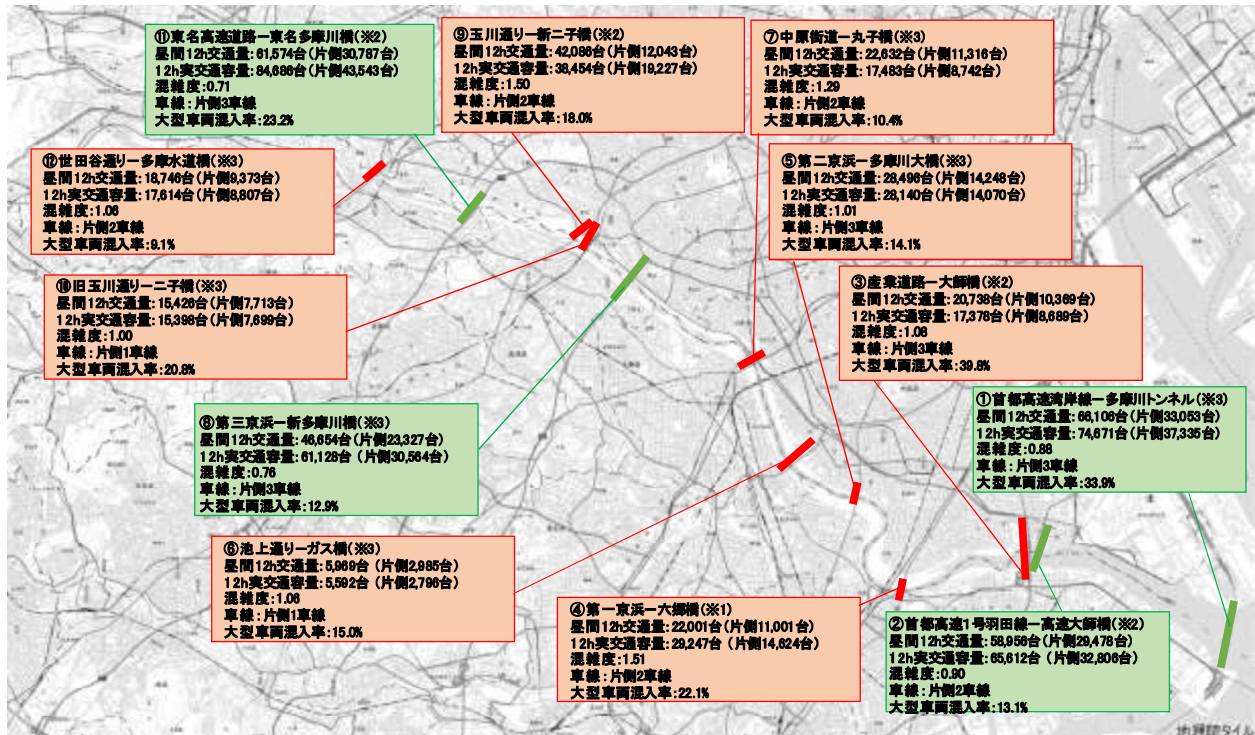


図 2-429 東京⇄神奈川県境渡河断面交通量(時間帯交通量)その 2

b) 交通容量と混雑度

高速道路では混雑度が 0.7～0.9 となっており、1.0 を超過していない。一方、一般道路はいずれも 1.0 を超過しており、特に国道 15 号六郷橋、国道 246 号新二子橋は 1.5 を超過している。もっとも余裕があるのは国道 1 号多摩川大橋となっている。



※1…東京側区間、※2…神奈川側区間、※3…平均値

図 2-430 東京⇄神奈川県境渡河断面交通量(交通容量)

地図出典: 地理院地図を用いて作成

c) 交通量と交通容量の差分

H27 全国道路・街路交通情勢調査の昼間 12 時間交通容量に対する実交通量（交通量調査結果）の差分を確認したところ、丸子橋、ガス橋、大師橋、水道橋が容量を超過しており、丸子橋、ガス橋は上り方向が特に容量不足となっていた。

中間 IC を環八側に設置した場合、ガス橋の混雑が特に酷くなると想定される。一方、国道 1 号はセンサスの混雑度も一般道の中ではもっとも低く、実交通量も容量を超過しておらず、川崎側に設置するほうが渡河断面への影響は小さいと考えられる。

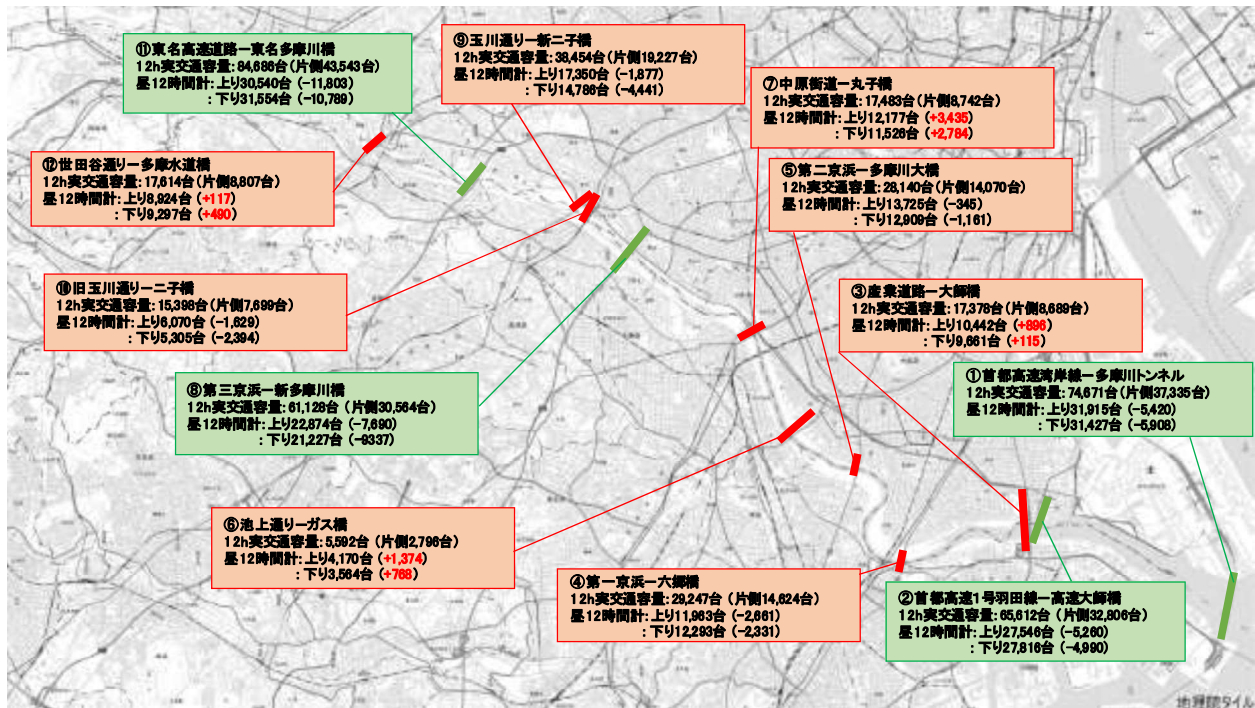


図 2-431 東京⇄神奈川県境渡河断面交通量(交通容量—実交通量)

地図出典: 地理院地図を用いて作成

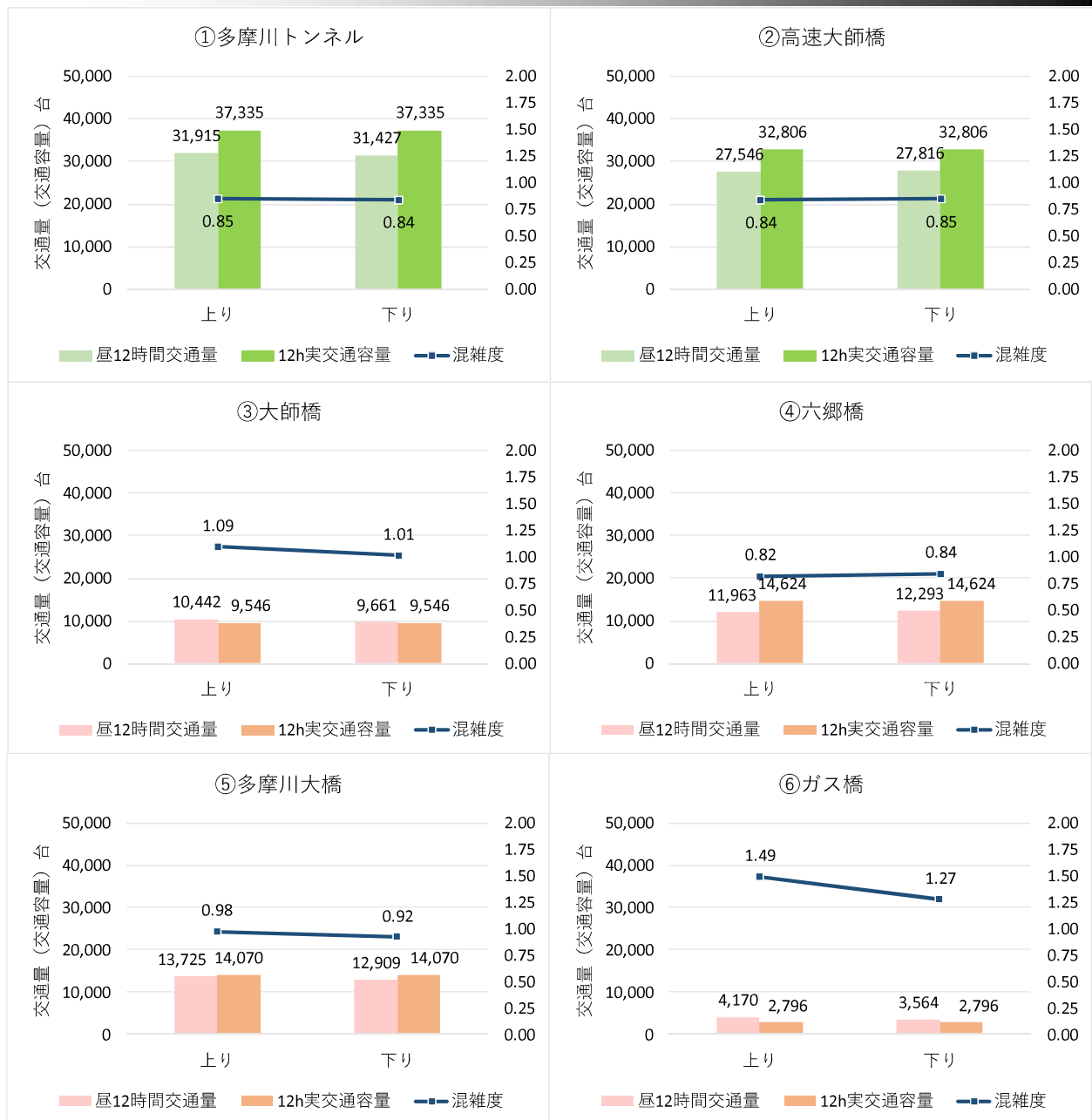


図 2-432 東京⇄神奈川県境渡河断面交通量(交通容量と交通量)その 1

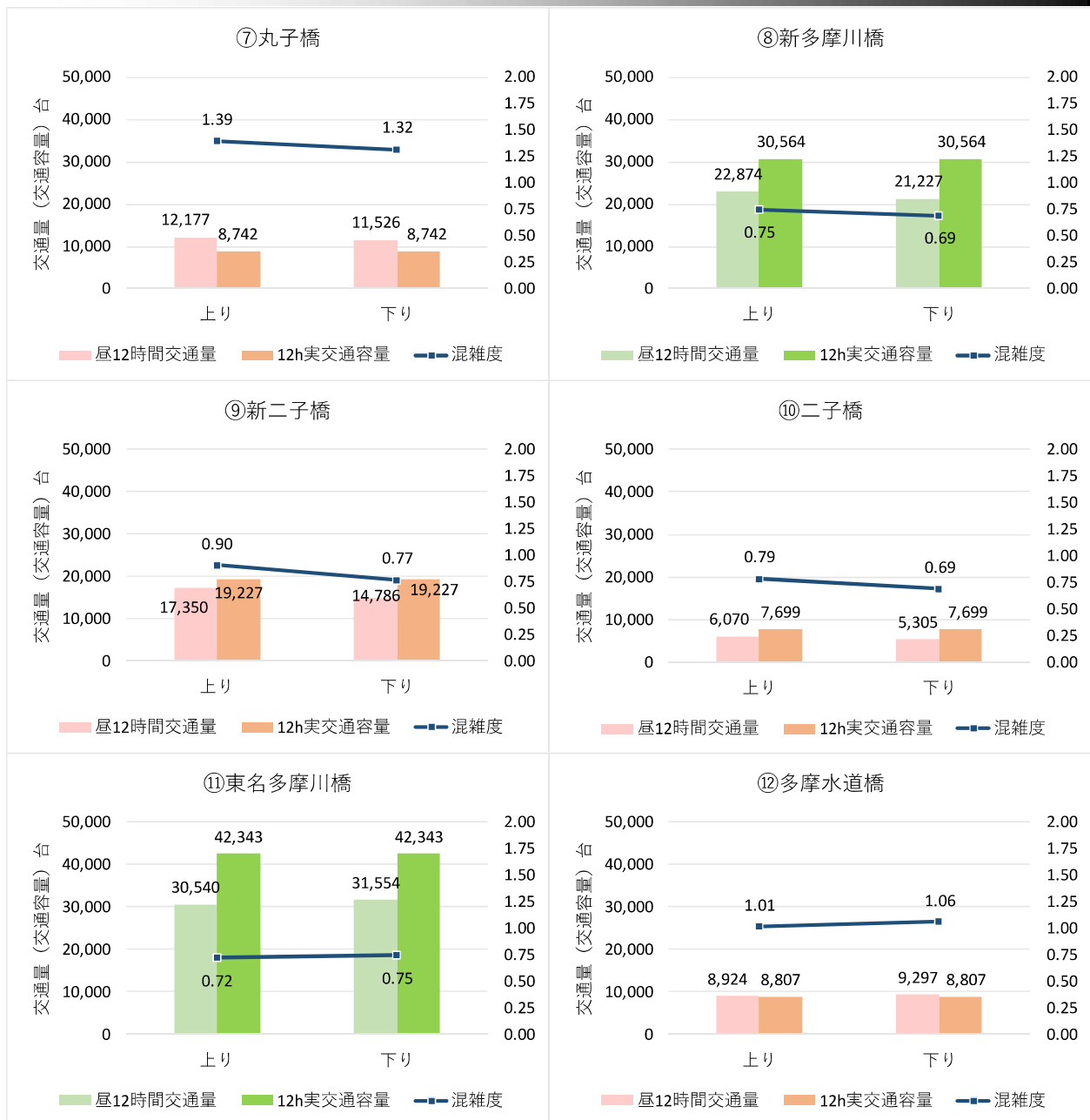


図 2-433 東京⇄神奈川県境渡河断面交通量(交通容量と交通量)その 2

(B) 渡河断面における交通特性

東京南西部地域における道路の使われ方を明らかにすることを目的として、主要幹線道路のトリップ長分布、高速道路利用状況、南西部地域の通過状況等の確認を行った。なお、2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

表 2-64 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2020 年 7 月平日	高速利用 分析断面前後において環八近郊の高速利用の有無で判定 内外判定 東京都の世田谷区、目黒区、品川区、大田区、狛江市 神奈川県川崎市の多摩区、高津区、宮前区、中原区、幸 区、川崎区、横浜市の港北区、鶴見区を内側エリアとして判 定

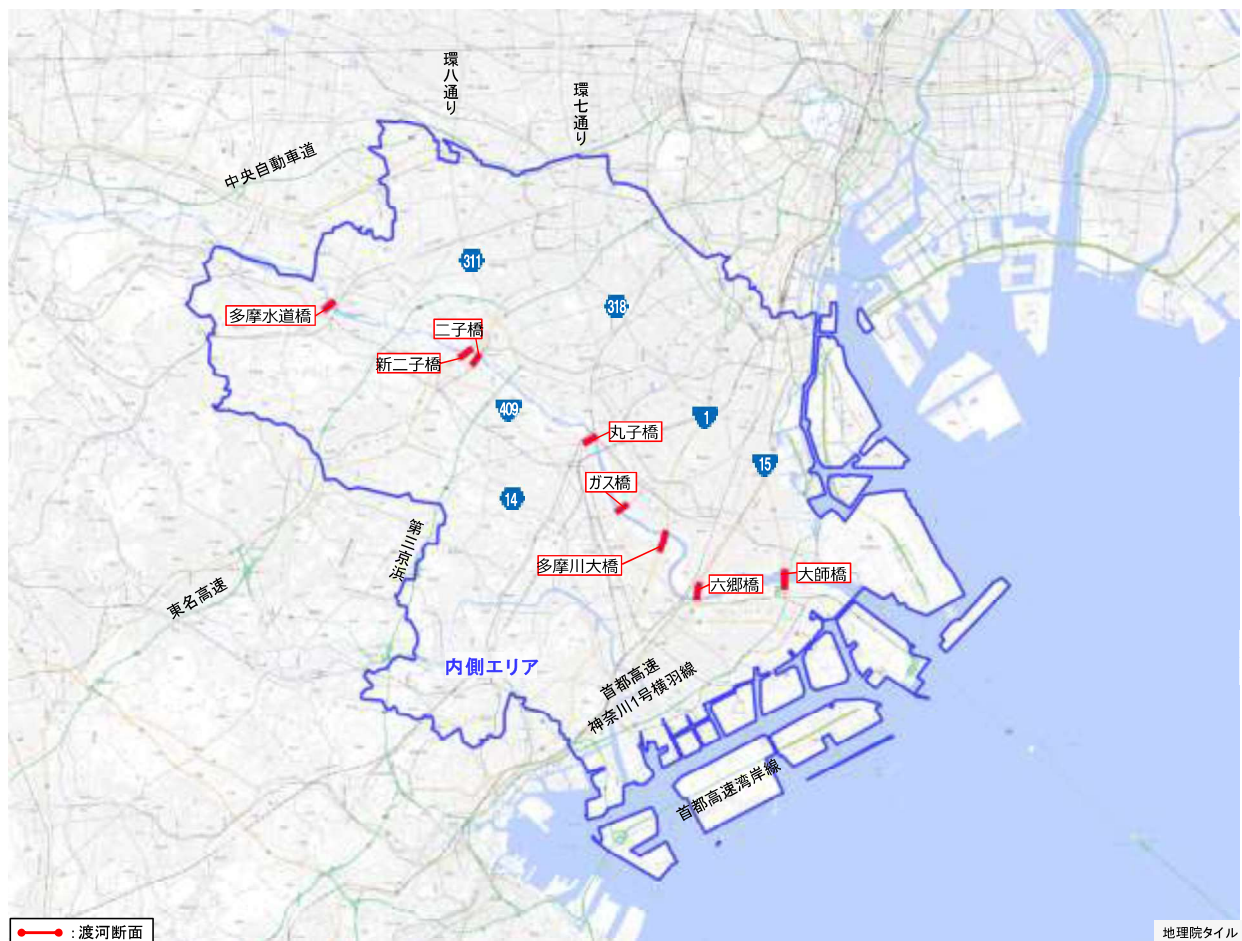


図 2-434 交通特性確認断面箇所

地図出典: 地理院地図を用いて作成

a) トリップ長分布

東京都⇄神奈川県境渡河各断面を通過する車両の起点から終点までのトリップ長を確認した。

渡河断面利用車両では一般道利用のみの車両が多く、一般道利用の平均走行距離は 17～42 km 程度、高速利用ありの場合は 30～44 km 程度である。中でも新二子橋（国道 246 号）利用車両は、一般道利用のみの走行距離は平均 42 km 程度と一番長い。

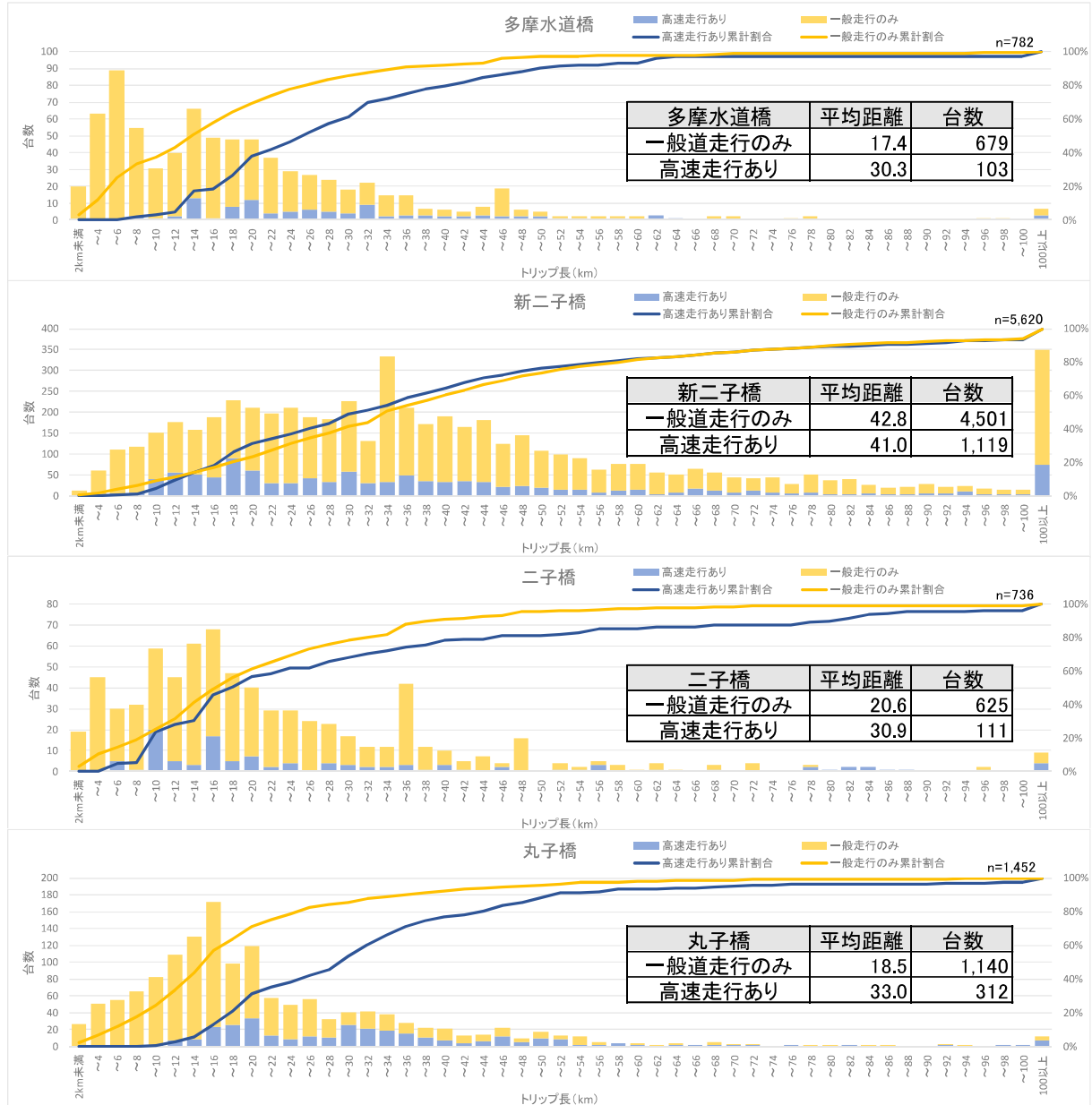


図 2-435 渡河断面利用車両のトリップ長分布その 1

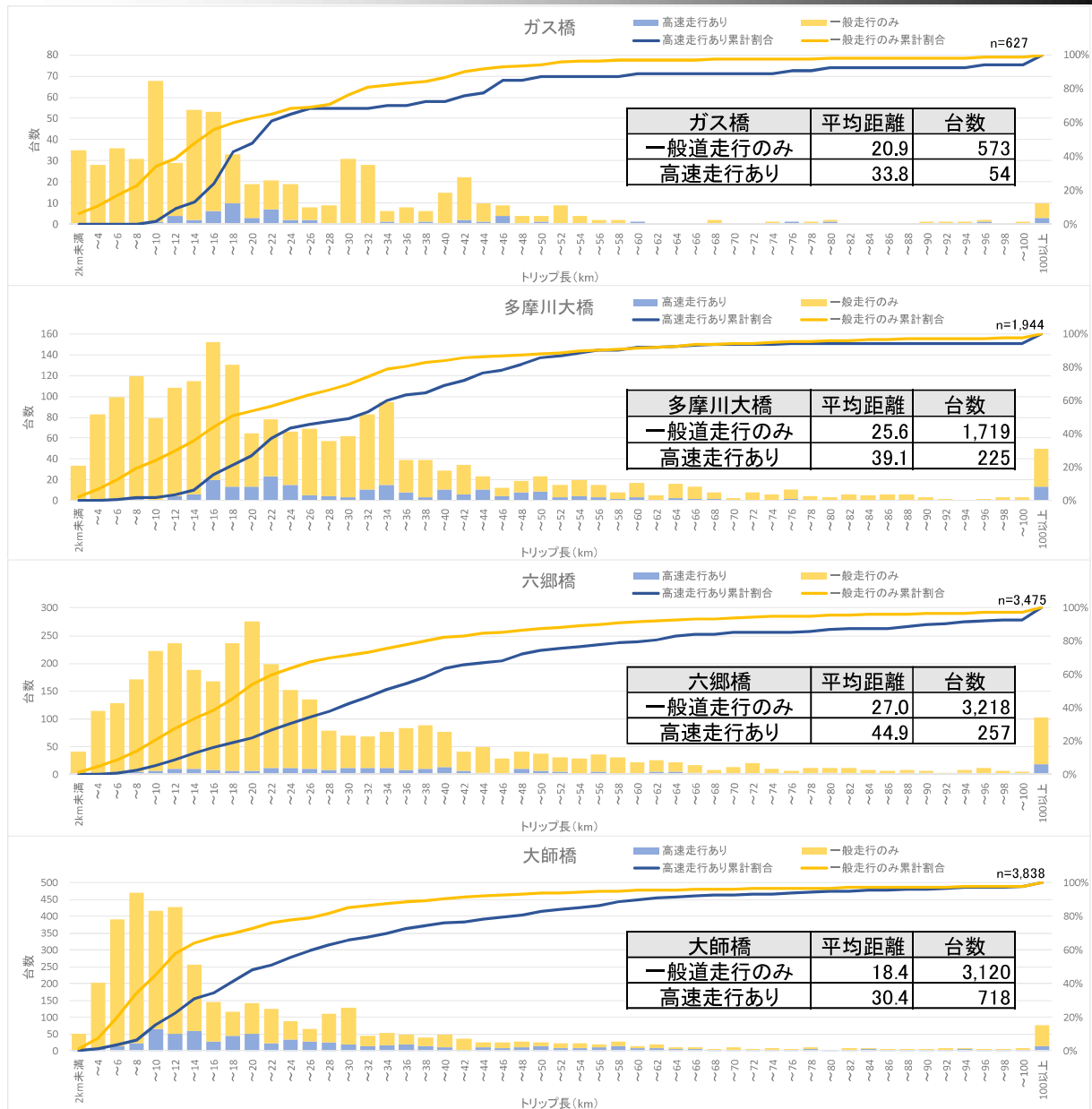


図 2-436 渡河断面利用車両のトリップ長分布その 2

b) 高速道路利用状況

東京都⇄神奈川県境渡河各断面を通過する車両のその前後での高速道路利用割合を確認した。

渡河断面利用車両では、全体的に一般道利用のみの車両が多い傾向があり、新二子橋（国道 246 号）と丸子橋（中原街道（県道 2 号））、大師橋（産業道路（県道 6 号））では高速利用ありの割合が 20%程度に上った。

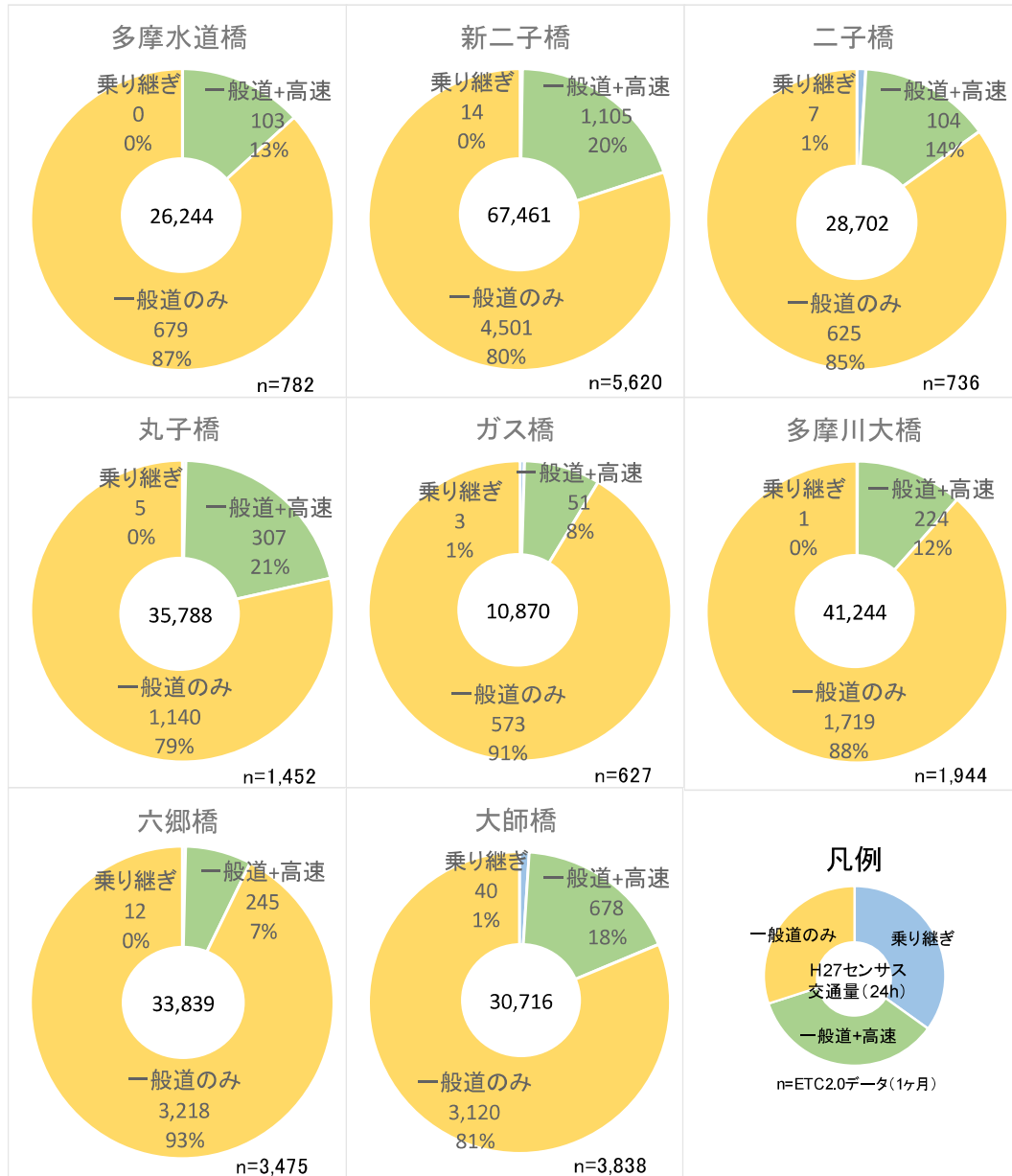


図 2-437 渡河断面利用車両の高速道路利用状況

c) 通過交通割合

東京都⇄神奈川県境渡河各断面を通過する車両において、通過交通かを把握するために、ODの確認を行った。

渡河断面利用車両では多摩水道橋（世田谷通り（県道3号））断面、新二子橋（国道246号）断面において、内々交通が30%未満と低く、外々交通は新二子橋断面において42%と最も多い。

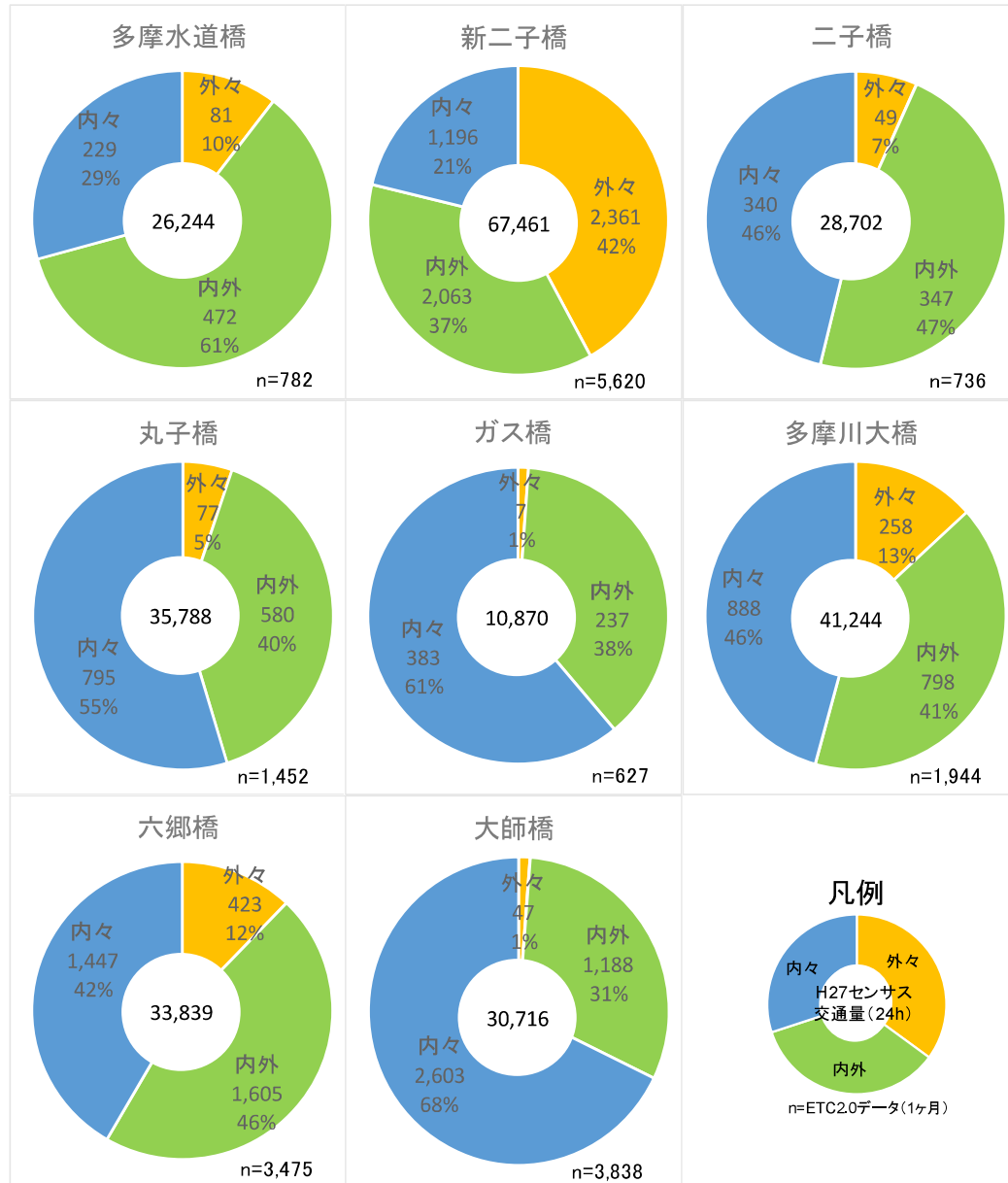


図 2-438 環八通りにおける通過交通割合

4) 道路の利用状況

(A) 高速道路の利用割合

南西部エリア周辺からの発着交通の高速道路の利用割合について整理した。

表 2-65 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2020 年 7 月	路線利用割合の算出に使用
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	オーナーマスタ (平日)	-	高速道路利用交通より利用台数を算出

a) 高速道路利用状況図（主要路線〔上位 3 路線〕）

■世田谷区、大田区

世田谷区は渋谷線と第三京浜で約 2/3 を占め、次いで新宿線、東名となっている。大田区は湾岸線、羽田線、目黒線で全体の約 8 割を占めている。

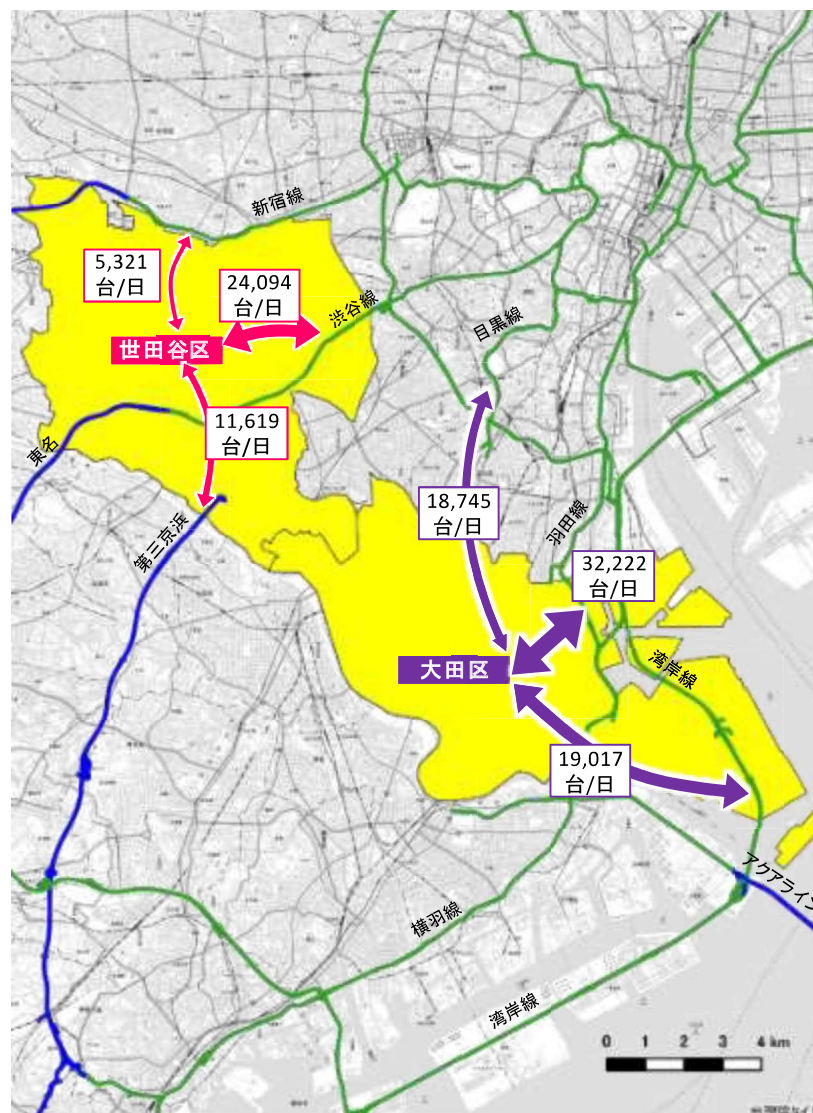


図 2-439 世田谷区、大田区における高速道路利用状況図

地図出典: 地理院地図を用いて作成

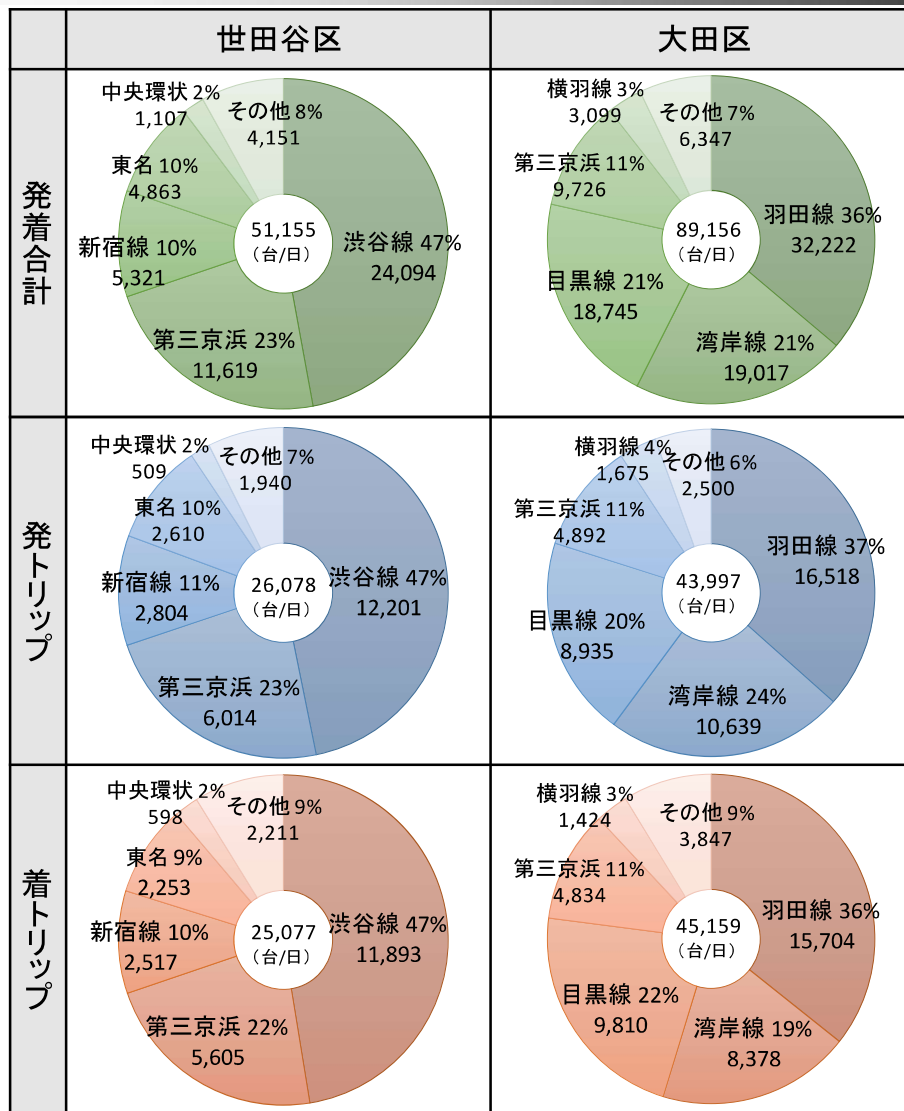


図 2-440 世田谷区、大田区における高速道路利用状況割合

■幸区、川崎区

幸区は目黒線、横羽線、第三京浜が全体の約 2/3 を占めている。また、川崎区は横羽線、川崎線、湾岸線で全体の約 8 割を占めている。

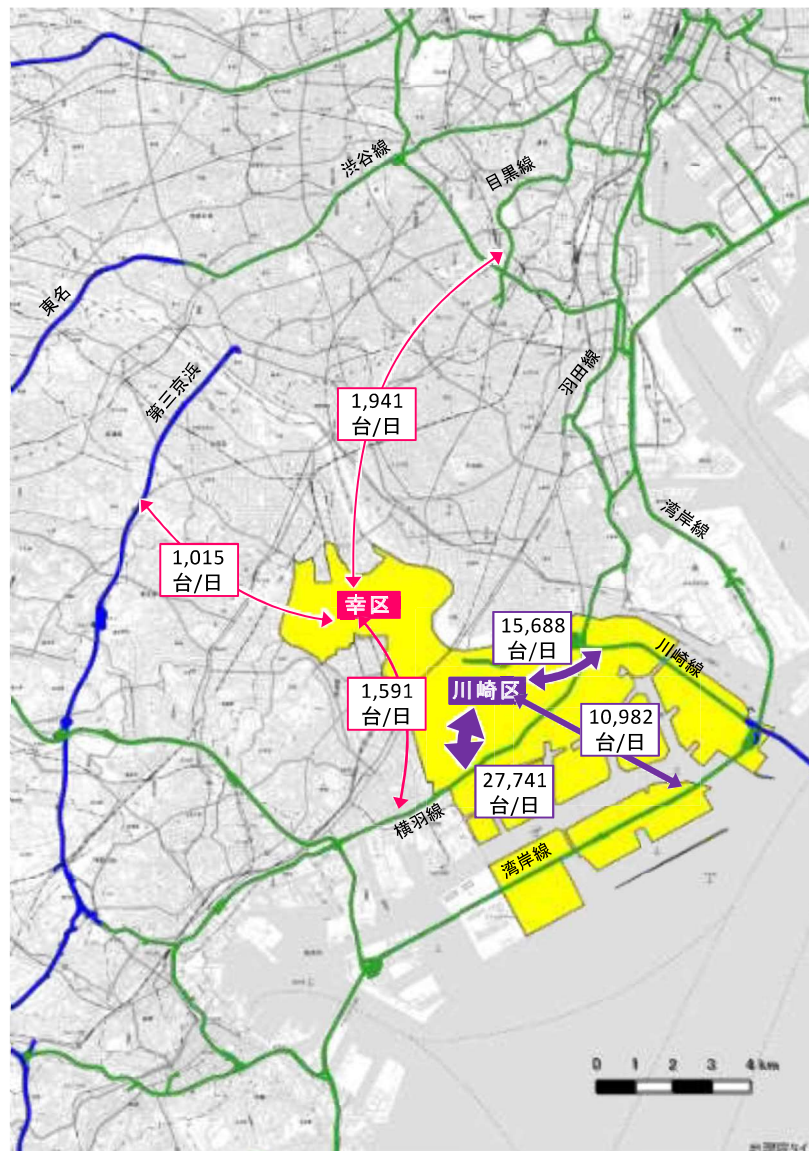


図 2-441 幸区、川崎区における高速道路利用状況図

地図出典: 地理院地図を用いて作成

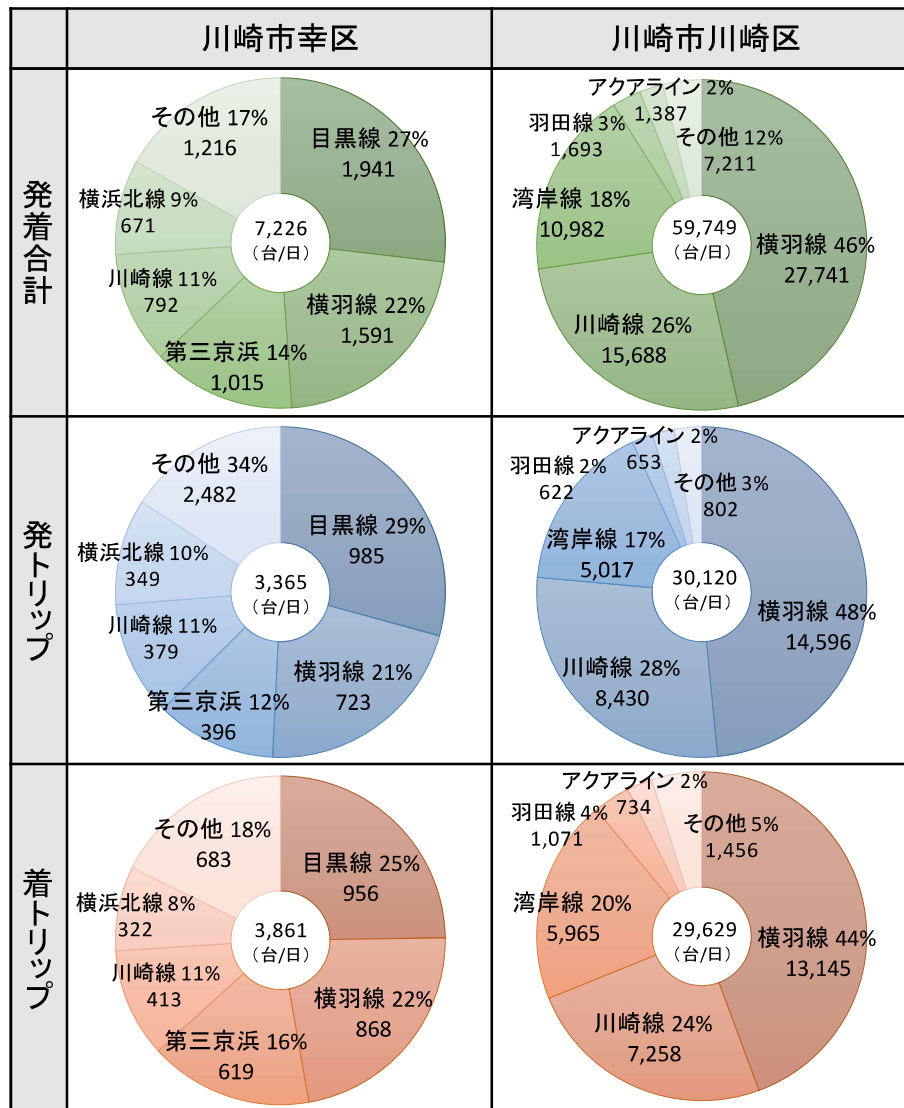


図 2-442 幸区、川崎区における高速道路利用状況割合

■幸区、川崎区

高津区は第三京浜が全体の約 6 割、次いで渋谷線、東名となっている。また、中原区は第三京浜、目黒線、東名の順となっており、渋谷線を含めて全体の約 9 割を占めている。

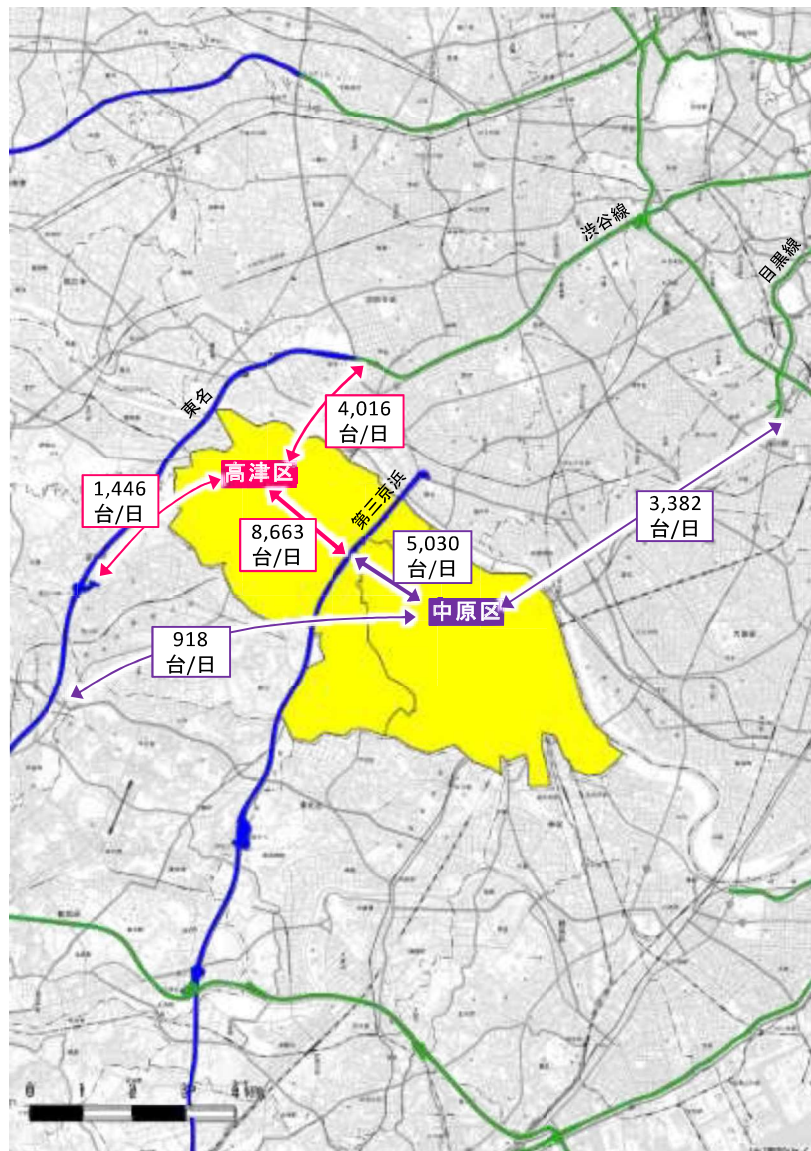


図 2-443 高津区、中原区における高速道路利用状況図

地図出典: 地理院地図を用いて作成

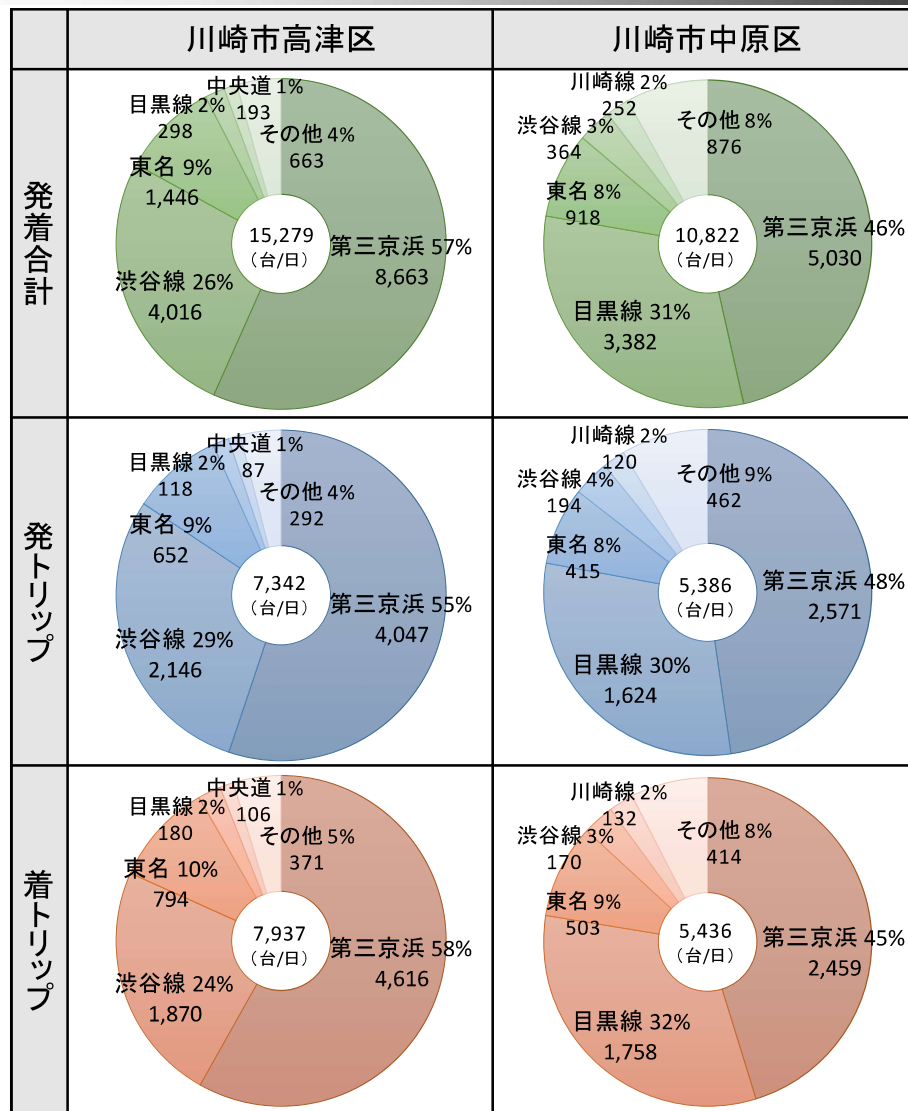


図 2-444 幸区、川崎区における高速道路利用状況割合

b) 渡河部を迂回した IC 利用

■大田区 1 区、2 区

下図に示す赤破線より西側エリアの渡河部を迂回した IC 利用が想定されるエリアとして示した。利用車両台数としては、大田 1 区は 1,648 台/日、大田 2 区は 4,708 台/日となり、合計 6,356 台/日となっている。

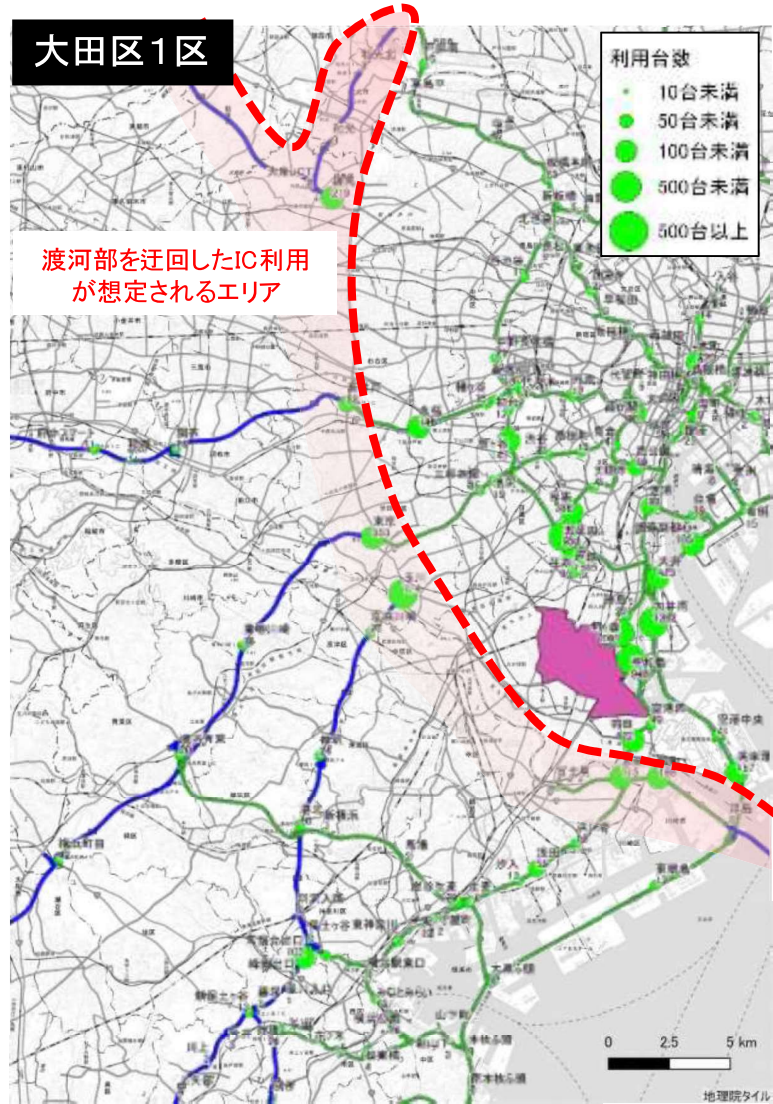


図 2-445 大田区 1 区における渡河部を迂回した IC 利用が想定されるエリア

地図出典: 地理院地図を用いて作成

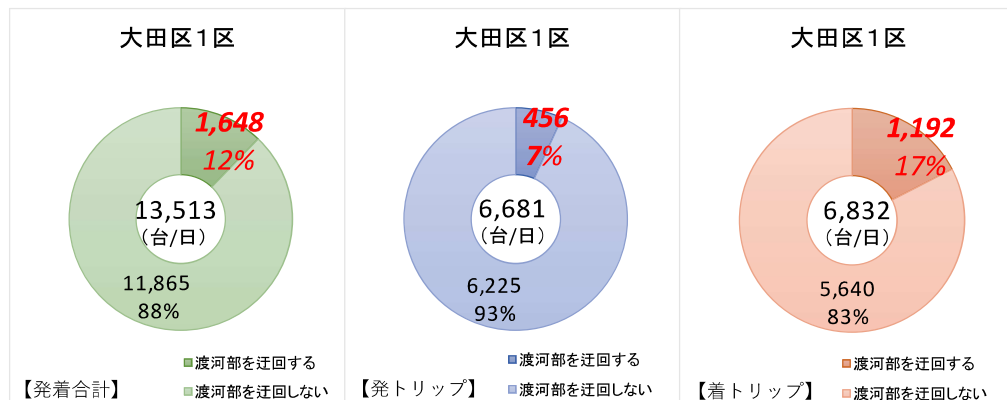


図 2-446 大田区 1 区における渡河部を迂回した IC 利用が想定される車両の割合

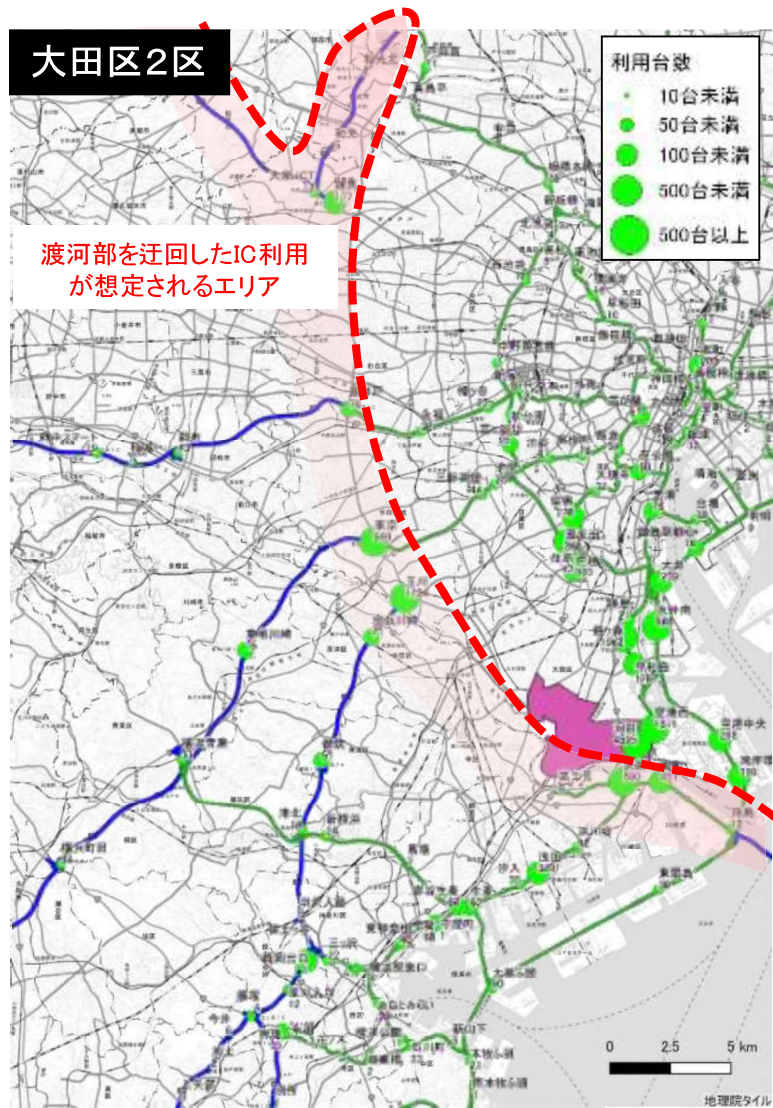


図 2-447 大田区2区における渡河部を迂回したIC利用が想定されるエリア

地図出典: 地理院地図を用いて作成

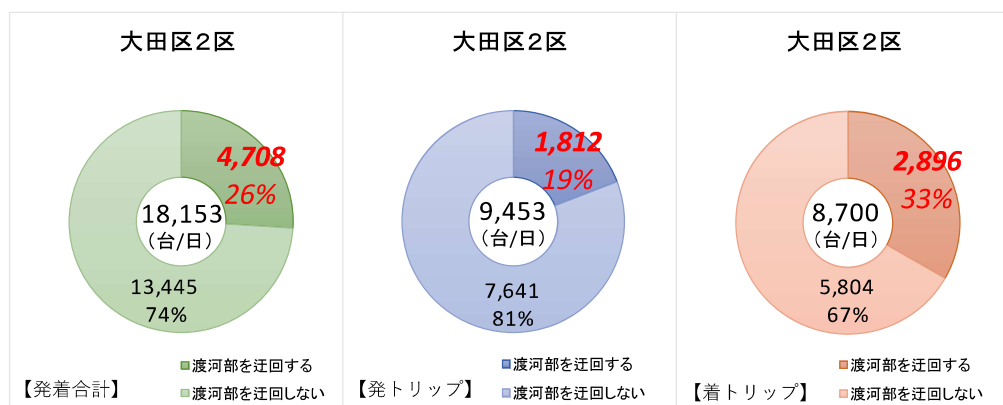


図 2-448 大田区2区における渡河部を迂回したIC利用が想定される車両の割合

■幸区、中原区

下図に示す赤破線より北・東側エリアの渡河部を迂回した IC 利用が想定されるエリアとして示した。利用車両台数としては、幸区は 3,041 台/日、中原区は 4,513 台/日となり、合計 7,554 台/日となっている。

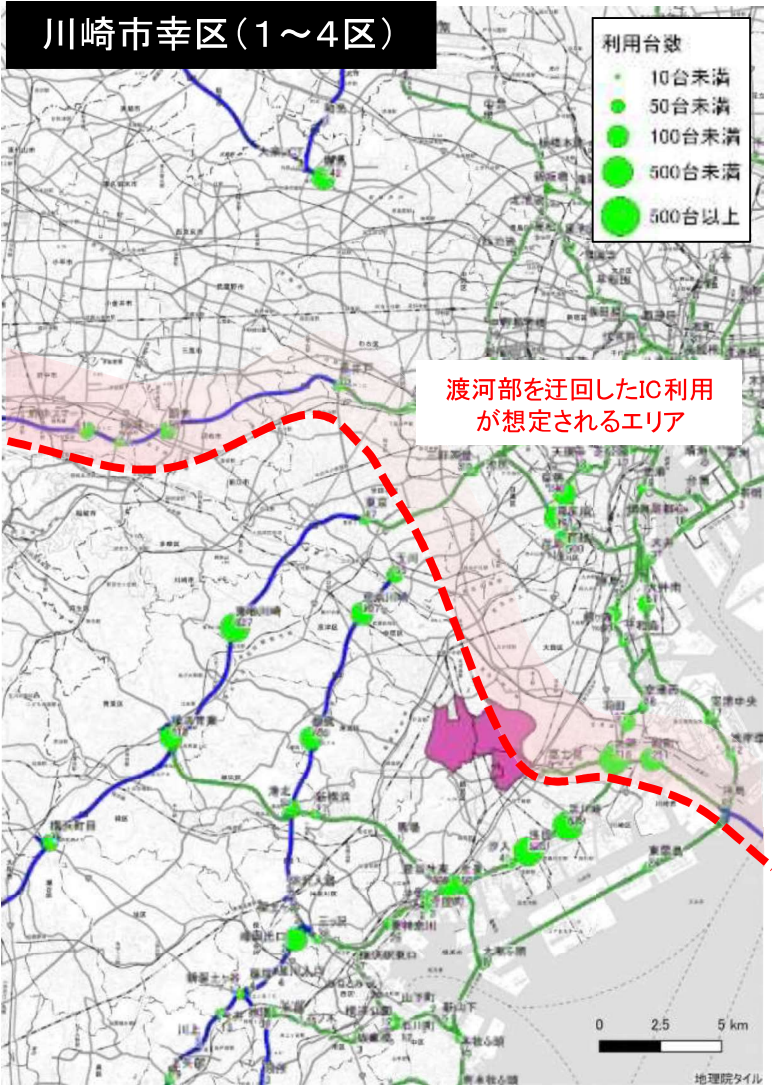


図 2-449 幸区 1～4 区における渡河部を迂回した IC 利用が想定されるエリア
地図出典: 地理院地図を用いて作成

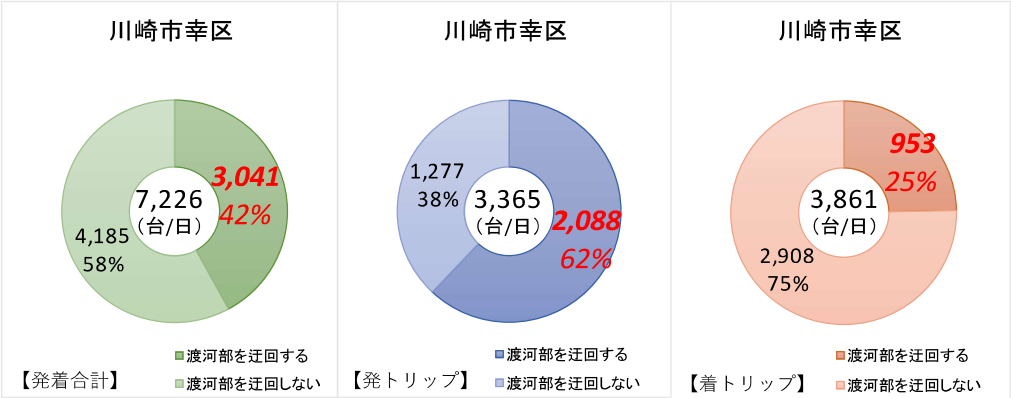


図 2-450 幸区 1～4 区における渡河部を迂回した IC 利用が想定される車両の割合

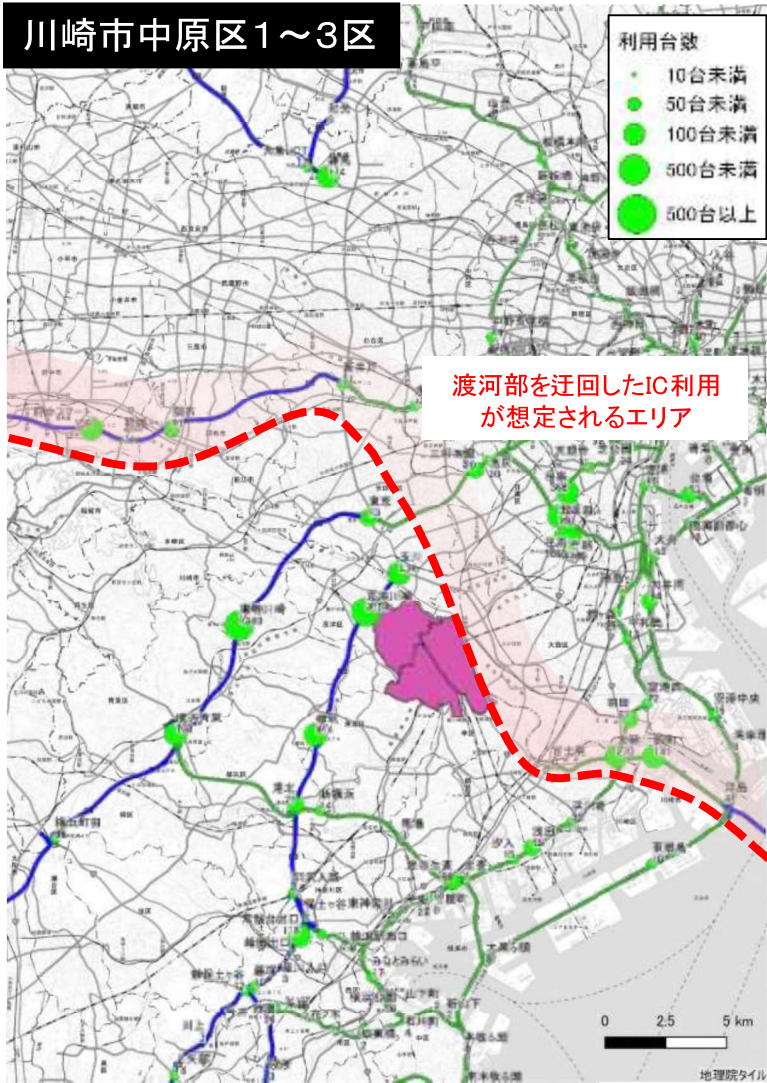


図 2-451 中原区 1～3 区における渡河部を迂回した IC 利用が想定されるエリア
地図出典：地理院地図を用いて作成

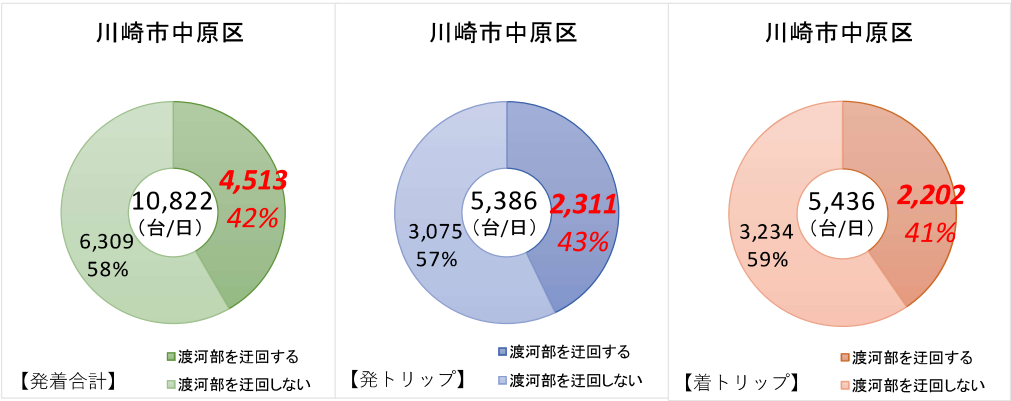


図 2-452 中原区 1～3 区における渡河部を迂回した IC 利用が想定される車両の割合

(B) 地域別道路種別別の利用分担率

世田谷区、大田区、川崎市において、道路種別別の利用分担率と OD 割合を集計した。なお、2020 年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある。

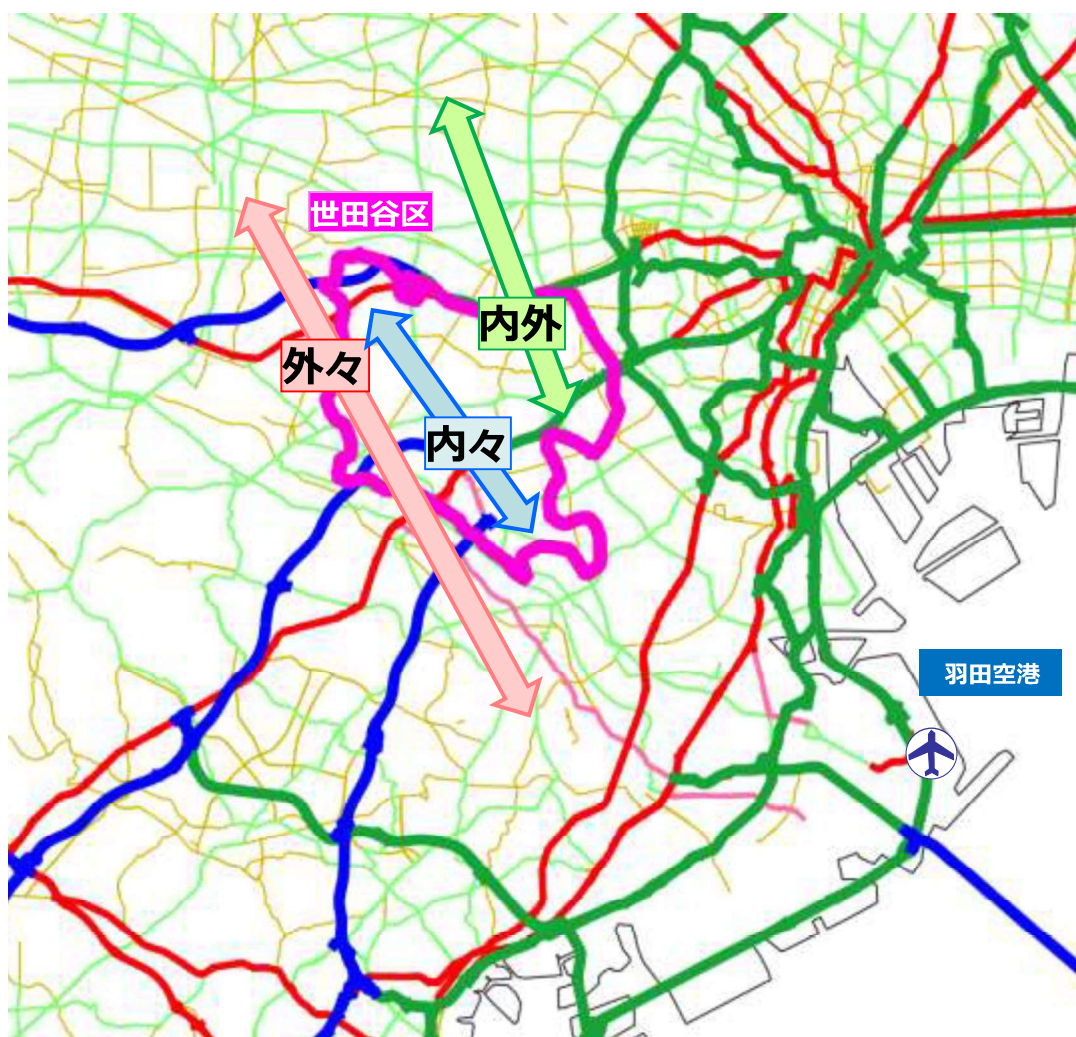
表 2-66 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2020 年 7 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外の車両を集計対象とする

a) 世田谷区

世田谷区の国道利用分担率は東京都の平均と同じ程度であるが、補助国、主要地方道の利用分担率は東京都の平均より高い。これは環七や環八の影響かと思われる。

また、OD 割合としては「外々」が約 5 割と最も高く、「内外」も約 4 割と高い割合を占めている。また、休日は「内々」の割合が微増する。



※上記ピンクの枠内を「世田谷区」と設定する

図 2-453 世田谷区周辺における道路種別別路線図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

世田谷区における道路利用分担率

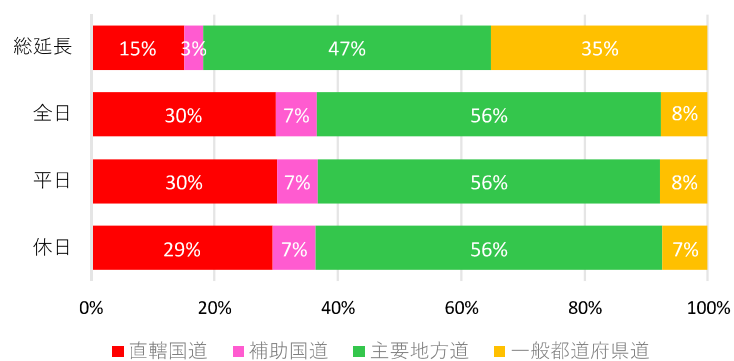


図 2-454 世田谷区における道路利用分担率

東京都における道路分担率

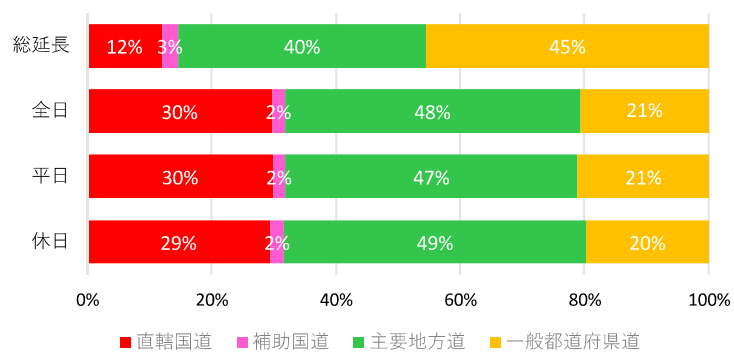
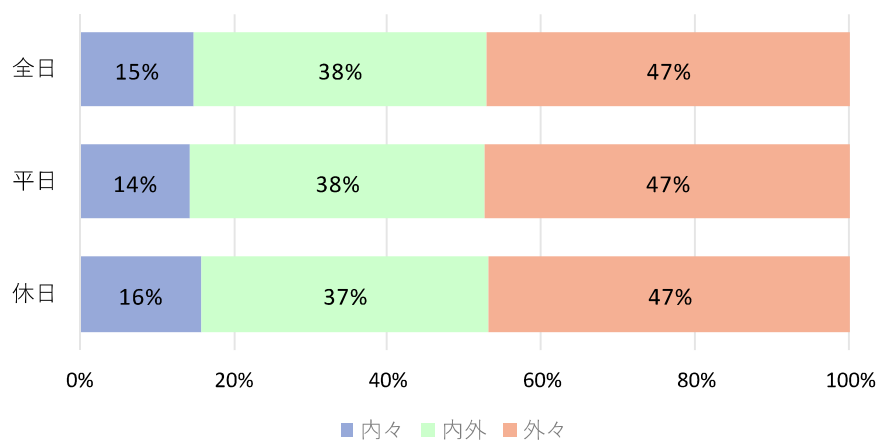


図 2-455 東京都における道路利用分担率

世田谷区におけるOD割合



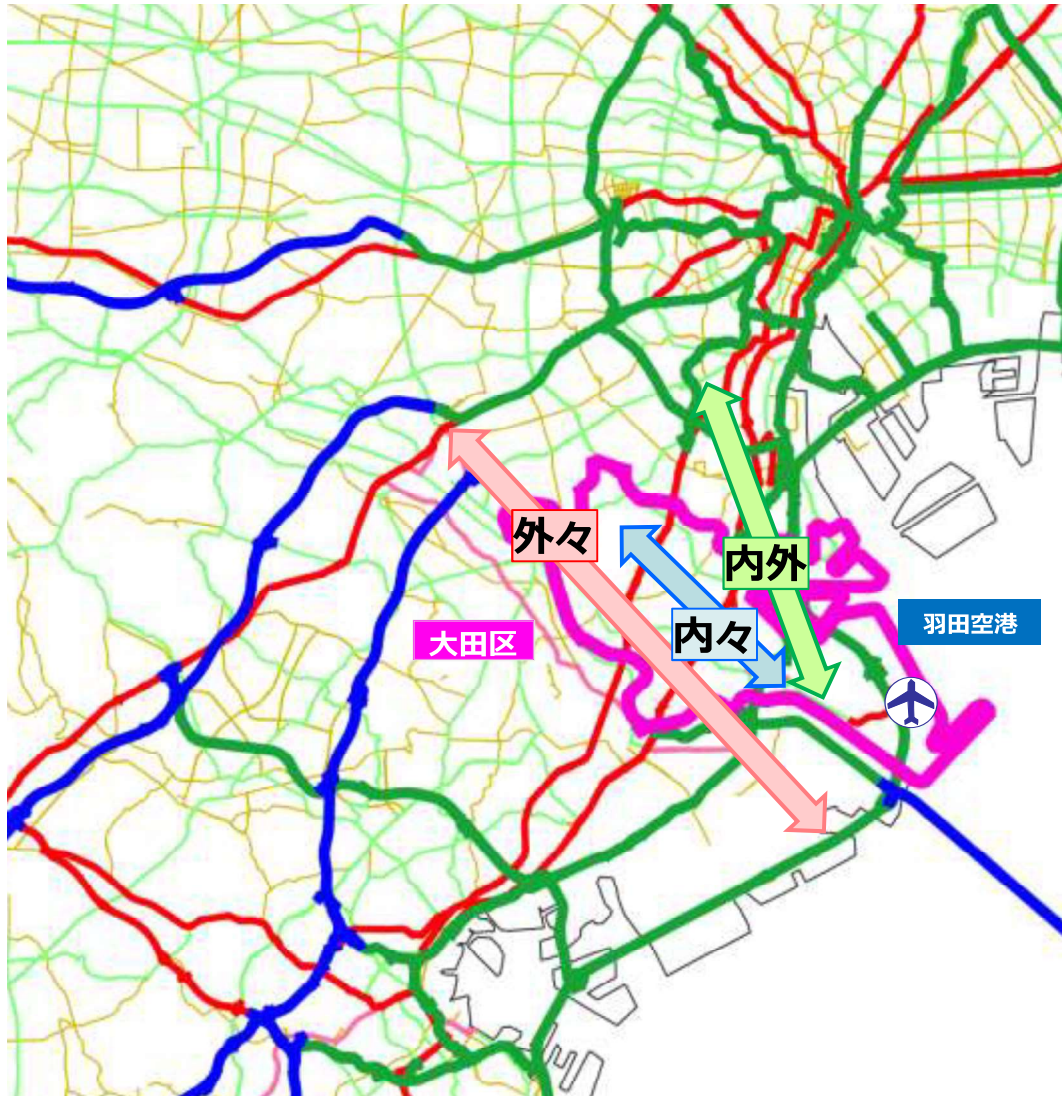
全日:n=1,948,118、平日:n=1,308,146、休日:n=639,972
N=台/月

図 2-456 世田谷区における OD 割合

b) 大田区

大田区は東京都平均に比べて、国道と主要地方道の利用分担率が高い。これは、東西をつなぐ国道1号と国道15号の利用と港湾部からの環七と環八の利用が多いことが考えられる。

OD 割合としては、羽田空港が立地する地域であるためか、「内外」が約5割と最も高い割合を占めている。



※上記ピンクの枠内を「太田区」と設定する

図 2-457 太田区周辺における道路種別別路線図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

大田区における道路利用分担率

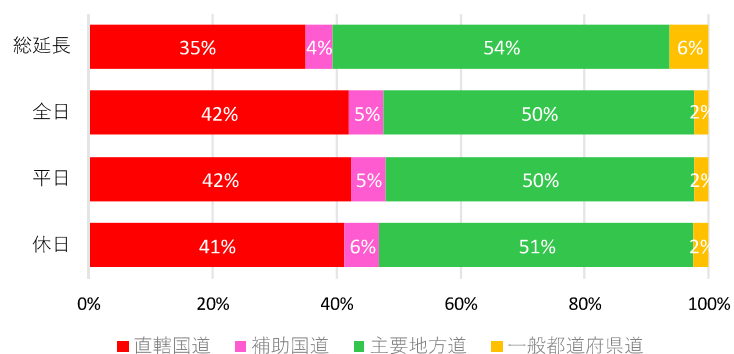


図 2-458 太田区における道路利用分担率

東京都における道路分担率

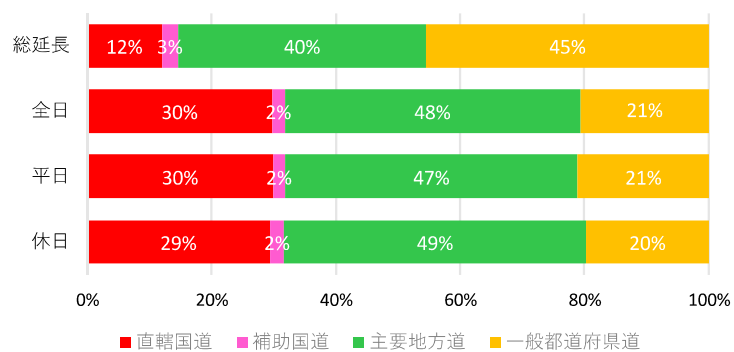
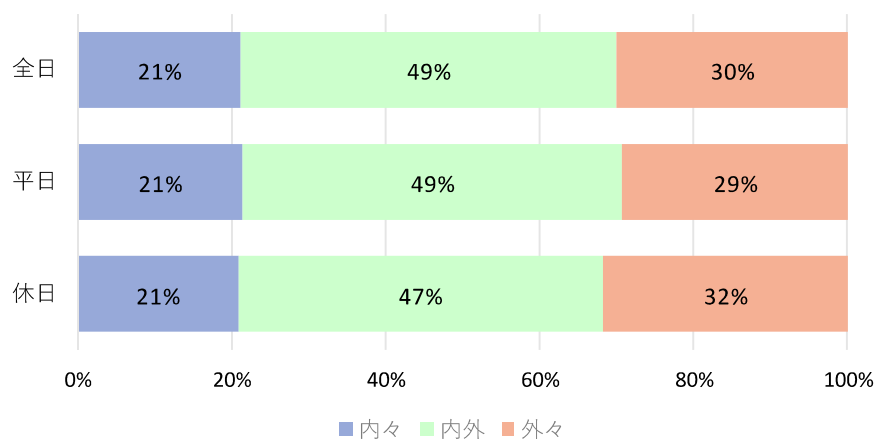


図 2-459 東京都における道路利用分担率

大田区におけるOD割合



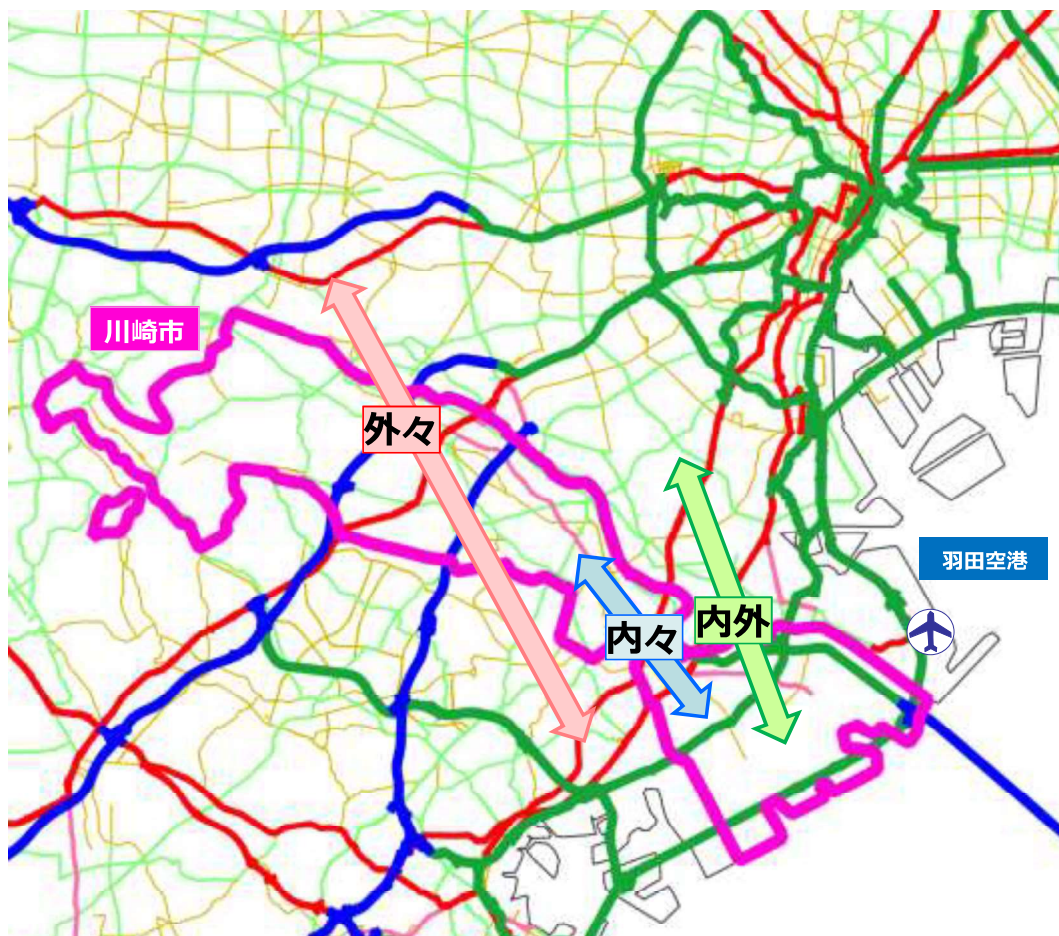
全日：n=1,758,144、平日：n=1,208,748、休日：n=549,396
N=台/月

図 2-460 太田区における OD 割合

c) 川崎市

川崎市の経路分担率は神奈川県平均に比べて直轄国道は低い、主要地方道は高い。

OD 割合としては、港エリアを含み、高速道路も横断する地域のため、「内外」と「外々」がそれぞれ約 4 割と高い割合を占めている。



※上記ピンクの枠内を「川崎市」と設定する

図 2-461 川崎市周辺における道路種別別路線図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

川崎市における道路利用分担率

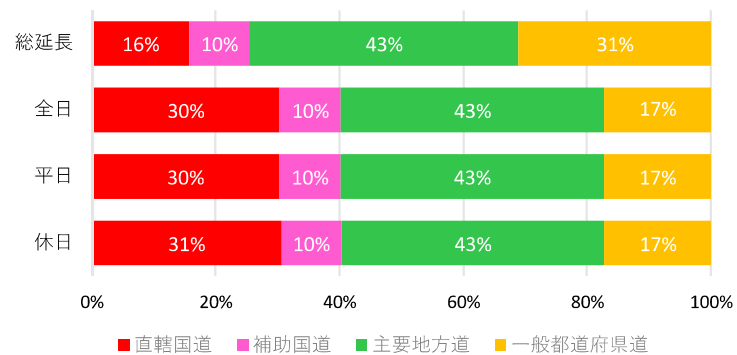


図 2-462 川崎市における道路利用分担率

神奈川県における道路利用分担率

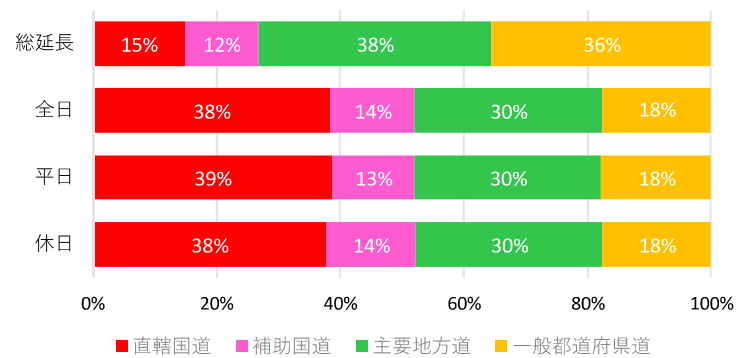
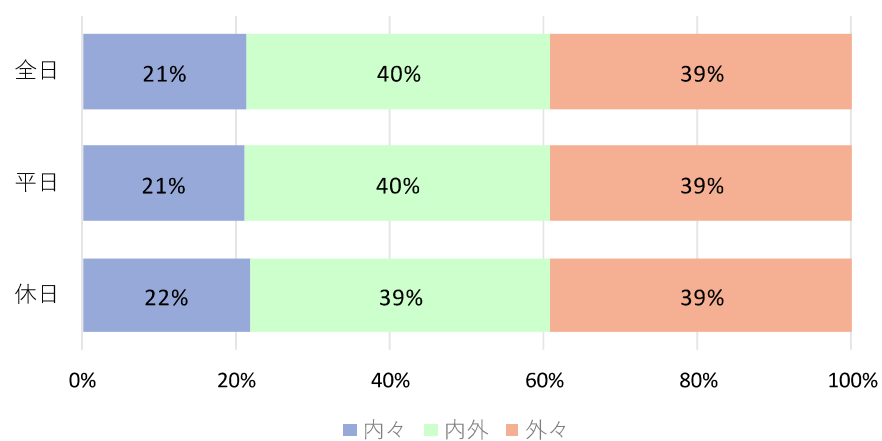


図 2-463 神奈川県における道路利用分担率

川崎市におけるOD割合



全日 : n=2,839,712、平日 : n=1,890,348、休日 : n=949,364
N=台/月

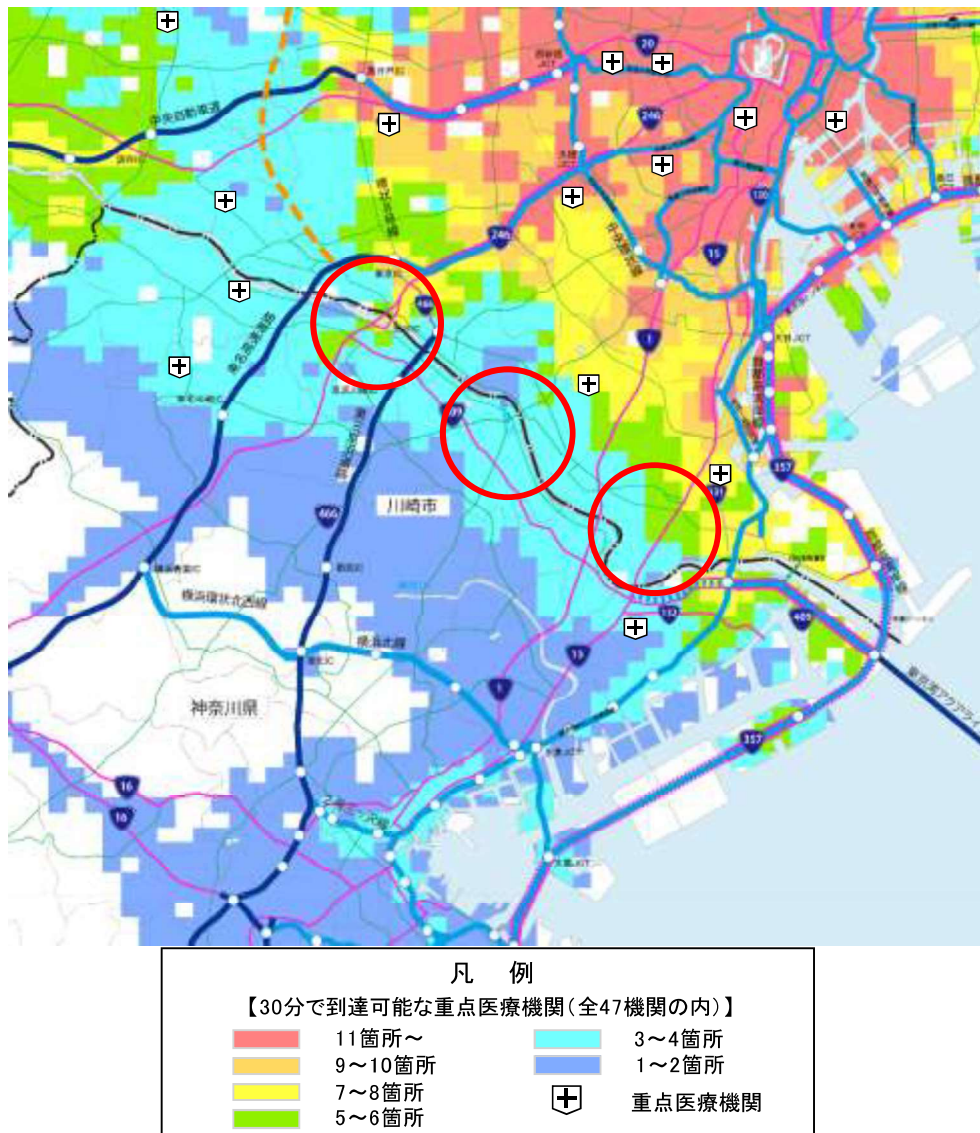
図 2-464 川崎市における OD 割合

5) 救急医療施設へのアクセス状況

30分で到達可能な重点医療機関の箇所数について、道路ネットワークが充実している都心と比較し、東京南西部の30分で到達可能な重点医療機関数は3～4箇所程度と低い。

表 2-67 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2020 年 5 月	-
神奈川県	神奈川県重点医療機関 (非公開 4 機関を除く)	-	https://www.pref.kanagawa.jp/docs/ga4/covid19/ms/pmi.html
厚生労働省	東京都の感染症指定医療機関	-	重点医療機関は非公開であるため、感染症指定医療機関を集計



※重点医療機関…新型コロナウイルス感染症患者受け入れ医療機関(主に中等症)

図 2-465 30分で到達可能な重点医療機関

地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

6) 生活道路の抜け道利用状況

全道路へのマップマッチングデータを用いて各エリアに対する通過交通を対象に、生活道路の抜け道の利用状況について確認した。通過交通とは対象エリアにおける外々交通(当該エリアに用事のない交通)のうち、東名以南（および以北）と並行する方向に通過する車両であり、世田谷区为例とした場合、東名以南（および以北）が南北に並行して供用される予定であることから、世田谷区を南北方向に通過している車両の流動および路線別の南北方向通過車両が対象となる。また、通過対象エリアとしては、世田谷、大田、中原、幸の4区を対象とした。

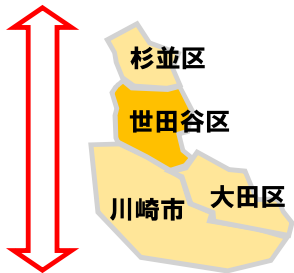


図 2-466 世田谷区の外々交通

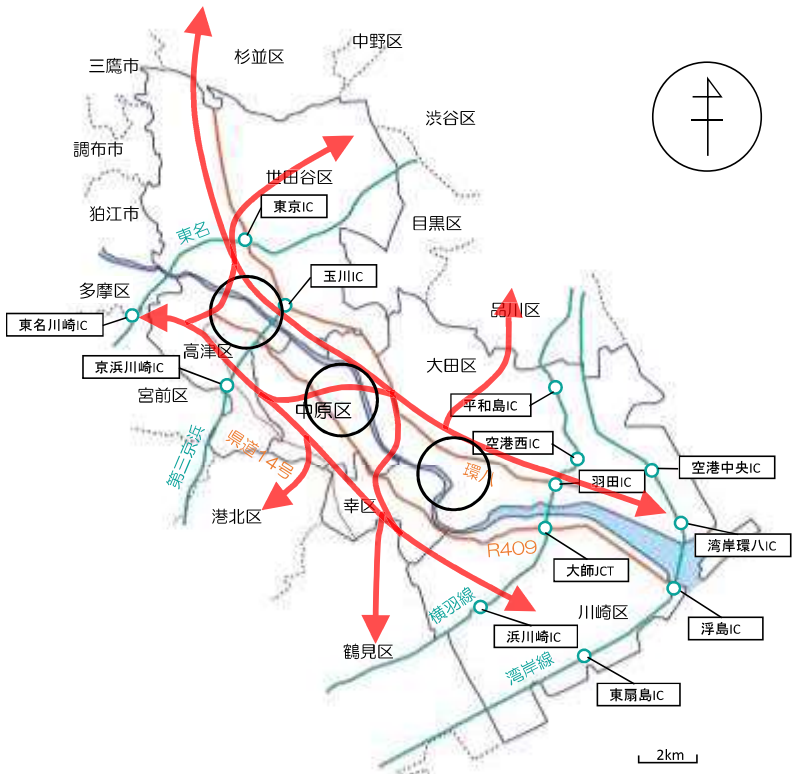


図 2-467 東京南西部エリアにおける外々交通

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

表 2-68 分析対象4区の外々交通の定義

	IN(OUT)	通過エリア	OUT(IN)
①	杉並区	世田谷区	大田区・高津区
②	高津区	世田谷区	大田区
③	世田谷区	大田区	品川区・川崎区・中原区・幸区(大田区臨海部)
④	高津区	中原区	幸区・大田区・港北区
⑤	中原区	幸区	川崎区・鶴見区

(A) 各地域の道路ネットワーク状況

通過対象エリアである4区について、道路ネットワーク状況について確認した。

a) 世田谷区

世田谷区の全道路延長に対する基本道路の割合は23.0%であり、細道路の割合は77.0%である。東京南西部エリアの中では最も細道路の割合が高いエリアである。



図 2-468 世田谷区の道路ネットワーク図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

表 2-69 世田谷区の道路種別別リンク状況

道路種別	定義	リンク数	リンク延長	全道路に対する延長割合
基本道路	幅員5.5m以上	6,329	676km	23.0%
細道路	幅員5.5m以下	19,784	2,266km	77.0%
全道路		26,113	2,942km	100.0%

b) 大田区

大田区の全道路延長に対する基本道路の割合は 39.2%であり、細道路の割合は 60.8%である。西側は基本道路の延長割合が高くなっていることがわかる。



図 2-469 大田区の道路ネットワーク図

地図出典：DRM データ(発注者貸与)を基に作成

表 2-70 太田区の道路種別別リンク状況

道路種別	定義	リンク数	リンク延長	全道路に対する延長割合
基本道路	幅員5.5m以上	7,770	882km	39.2%
細道路	幅員5.5m以下	12,218	1,367km	60.8%
全道路		19,988	2,249km	100.0%

c) 中原区

中原区の全道路延長に対する基本道路の割合は 32.4%であり、細道路の割合は 67.6%である。基本道路が”基盤の目”状に整備され、その中を細道路が補っていることが分かる。



図 2-470 中原区の道路ネットワーク図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

表 2-71 中原区の道路種別別リンク状況

道路種別	定義	リンク数	リンク延長	全道路に対する延長割合
基本道路	幅員5.5m以上	1,957	218km	32.4%
細道路	幅員5.5m以下	4,035	456km	67.6%
全道路		5,992	673km	100.0%

d) 幸区

幸区の全道路延長に対する基本道路の割合は 39.7%であり、細道路の割合は 60.3%である。東京南西部エリアの中では最も細道路の割合が少ない区である。

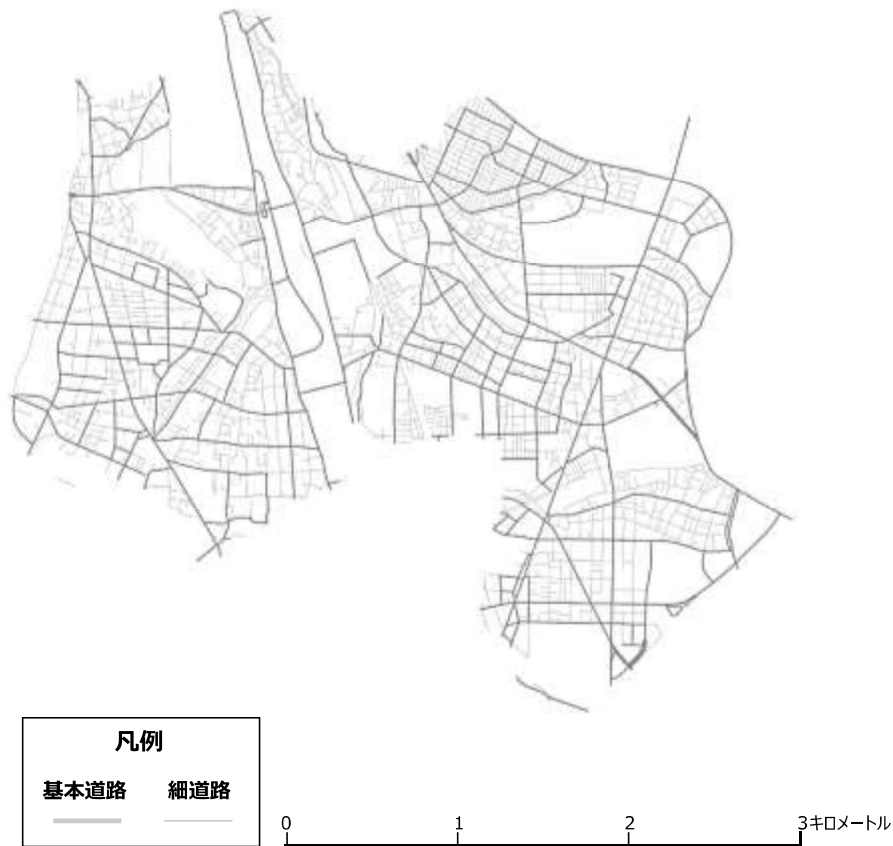


図 2-471 幸区の道路ネットワーク図

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

表 2-72 幸区の道路種別別リンク状況

道路種別	定義	リンク数	リンク延長	全道路に対する延長割合
基本道路	幅員5.5m以上	1,366	164km	39.7%
細道路	幅員5.5m以下	2,115	249km	60.3%
全道路		3,481	413km	100.0%

(B) 抜け道利用状況

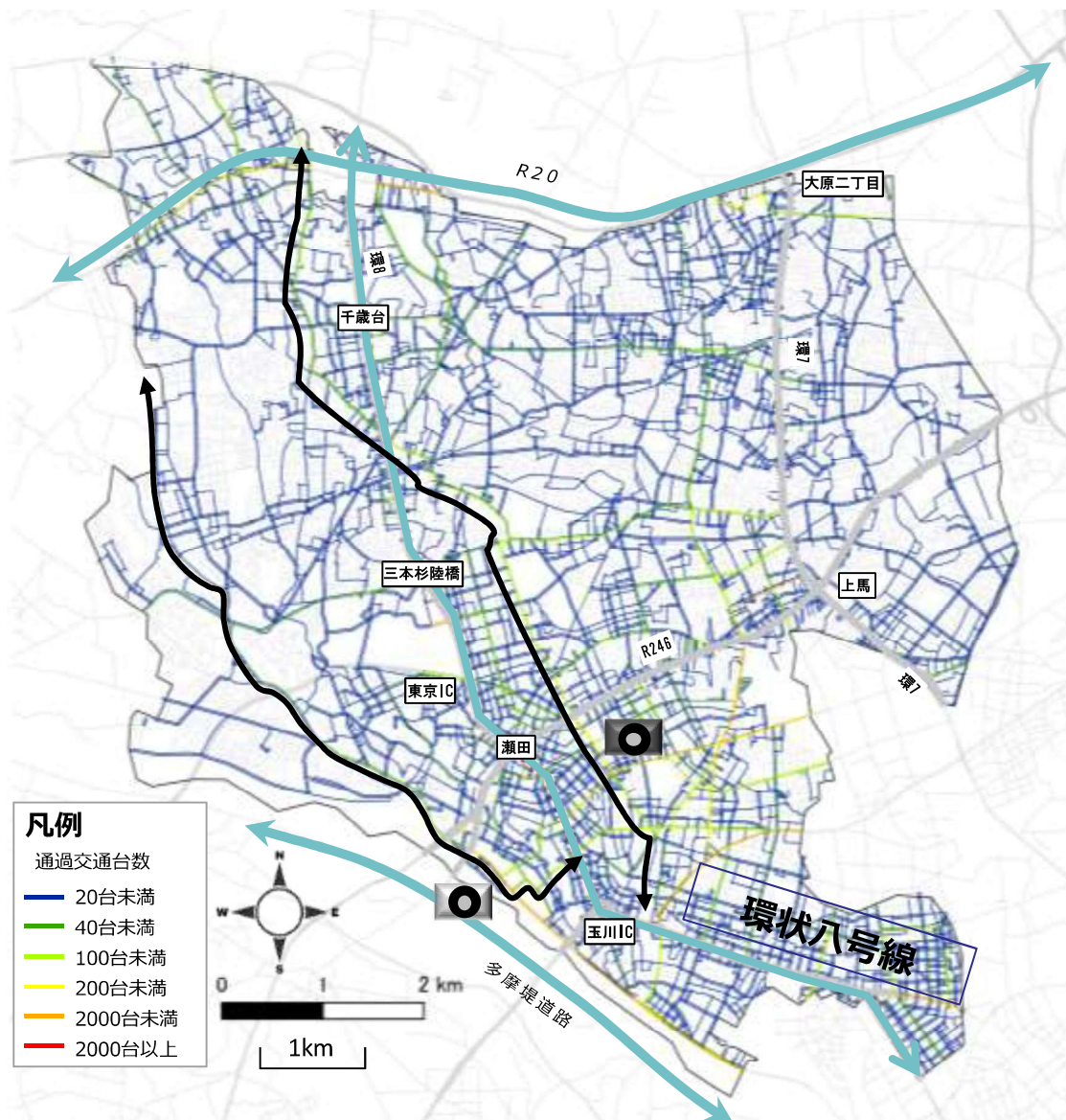
外々交通(当該エリアに用事のない交通)のうち、外環(東名～湾岸)と並行する方向に通過する車両を通過交通と定義し、各地域における抜け道の利用状況について確認した。

表 2-73 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 全道路マップマッチングデータ	リンクデータ	2020年7月1日～15日(平日)	高速道路、環状七号線、環状八号線、国道246号上のデータは除外
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	24時間交通量区間長	—	

a) 世田谷区

主要幹線道路以外の主な流動として、瀬田交差点前後を避けるように中町通り等を通過する交通流動がみられた。

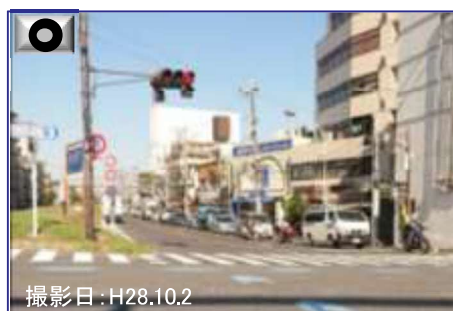


※主な抜け道利用交通を⇄で示す(但し、一部都道も含む)

※抜け道利用台数は外環(東名～湾岸)と並行する路線の「H27 全国道路・街路交通情勢調査交通量」で拡大することで全数を推計

図 2-472 世田谷区の主要な抜け道利用交通

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



撮影日: H28.10.2



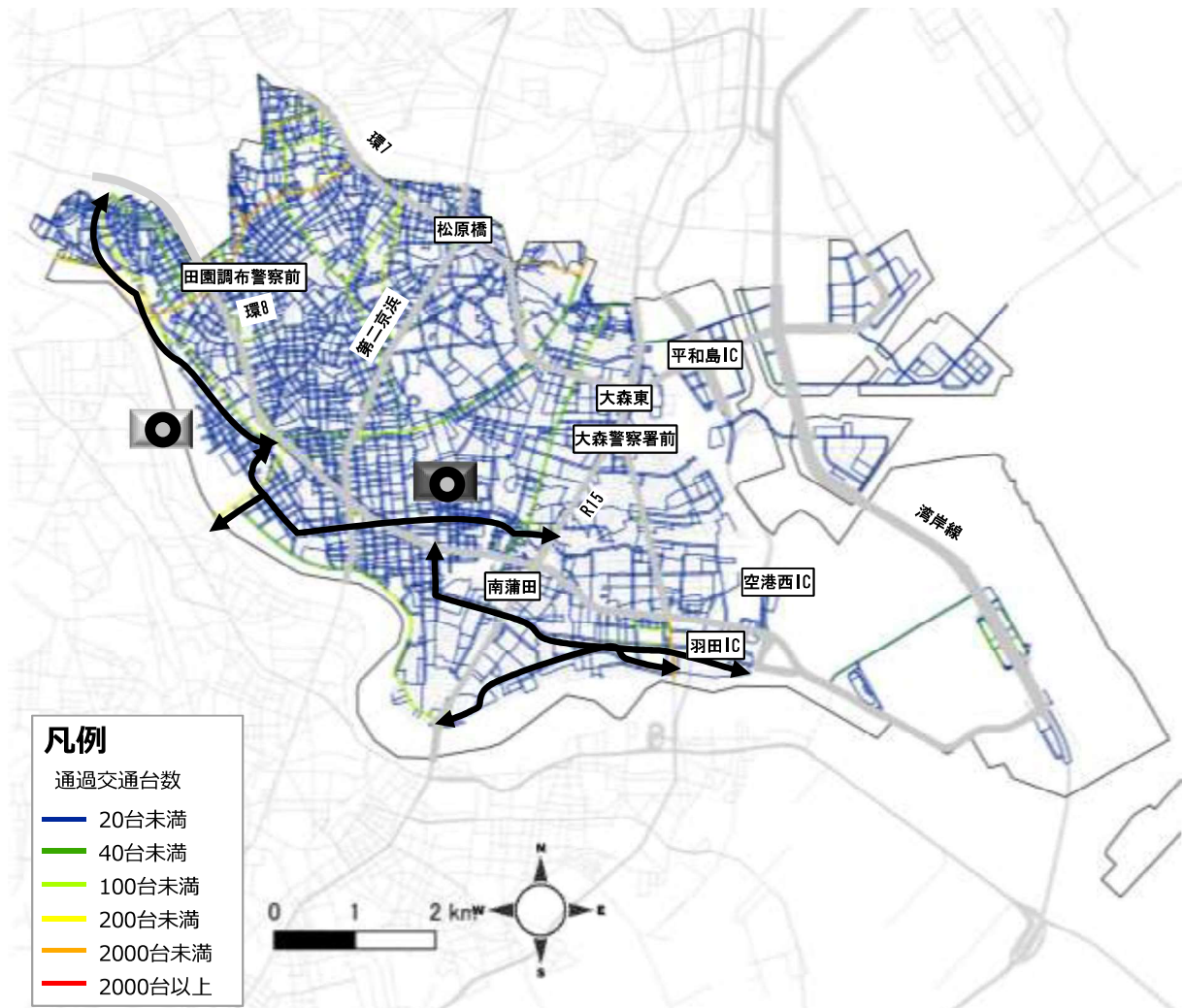
撮影日: H28.10.2

図 2-473 世田谷区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

画像出典: 自社で撮影

b) 大田区

多摩堤道路から環八瀬田方面に抜けていく流動等、環八を避けながら環八と並行する方向への流動が確認された。



※主な抜け道利用交通を⇄で示す(但し、一部都道も含む)

※抜け道利用台数は外環(東名～湾岸)と並行する路線の「H27 全国道路・街路交通情勢調査交通量」で拡大することで全数を推計

図 2-474 世田谷区の主要な抜け道利用交通

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

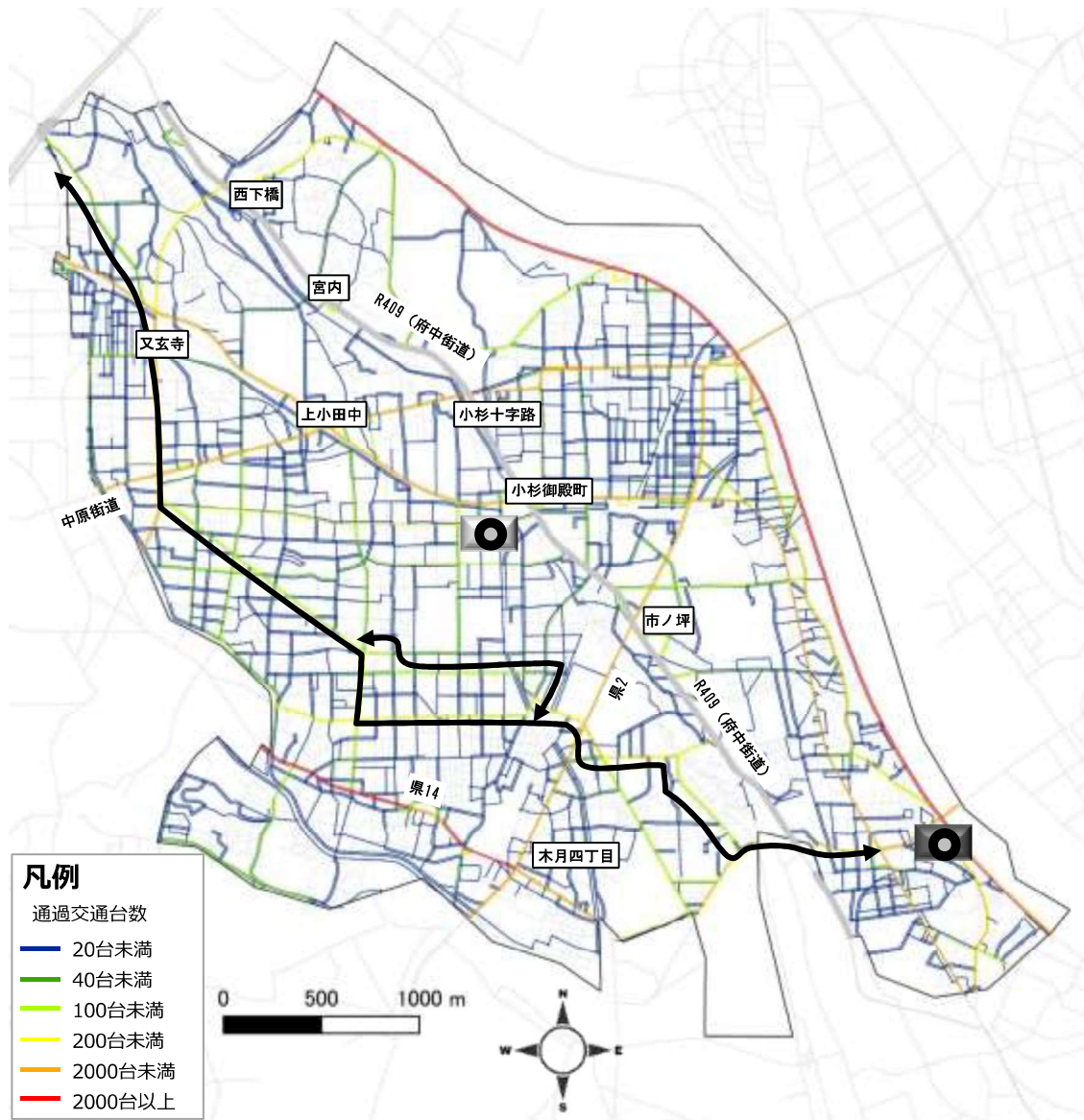


図 2-475 太田区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

画像出典: 自社で撮影

c) 中原区

多摩沿線道路と並行する路線や R409 と並行する路線において流動がみられた。

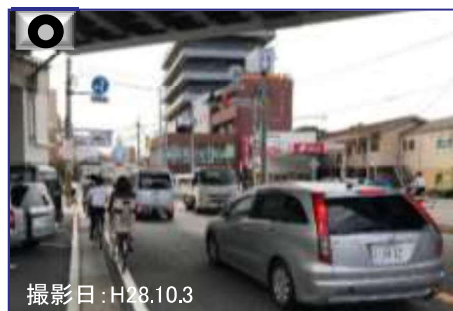


※主な抜け道利用交通を⇄で示す(但し、一部都道も含む)

※抜け道利用台数は外環(東名～湾岸)と並行する路線の「H27 全国道路・街路交通情勢調査交通量」で拡大することで全数を推計

図 2-476 中原区の主要な抜け道利用交通

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



撮影日: H28.10.3



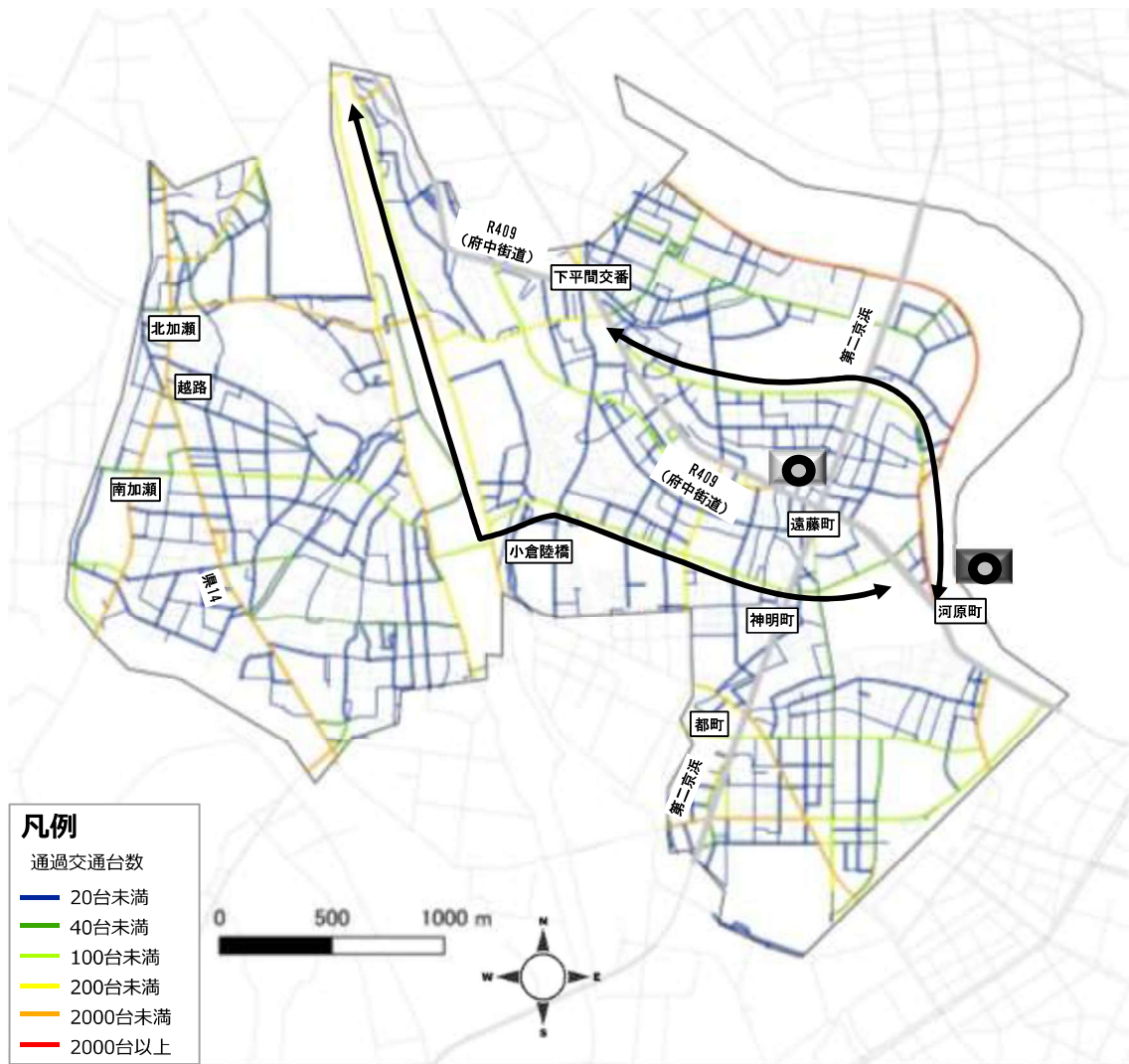
撮影日: H28.10.3

図 2-477 中原区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

画像出典: 自社で撮影

d) 幸区

多摩沿線道路と並行する路線や R409 と並行する路線において流動がみられた。



※主な抜け道利用交通を⇄で示す(但し、一部都道も含む)

※抜け道利用台数は外環(東名～湾岸)と並行する路線の「H27 全国道路・街路交通情勢調査交通量」で拡大することで全数を推計

図 2-478 幸区の主要な抜け道利用交通

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



図 2-479 幸区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

画像出典: 自社で撮影

(C) 急減速挙動と事故の発生状況

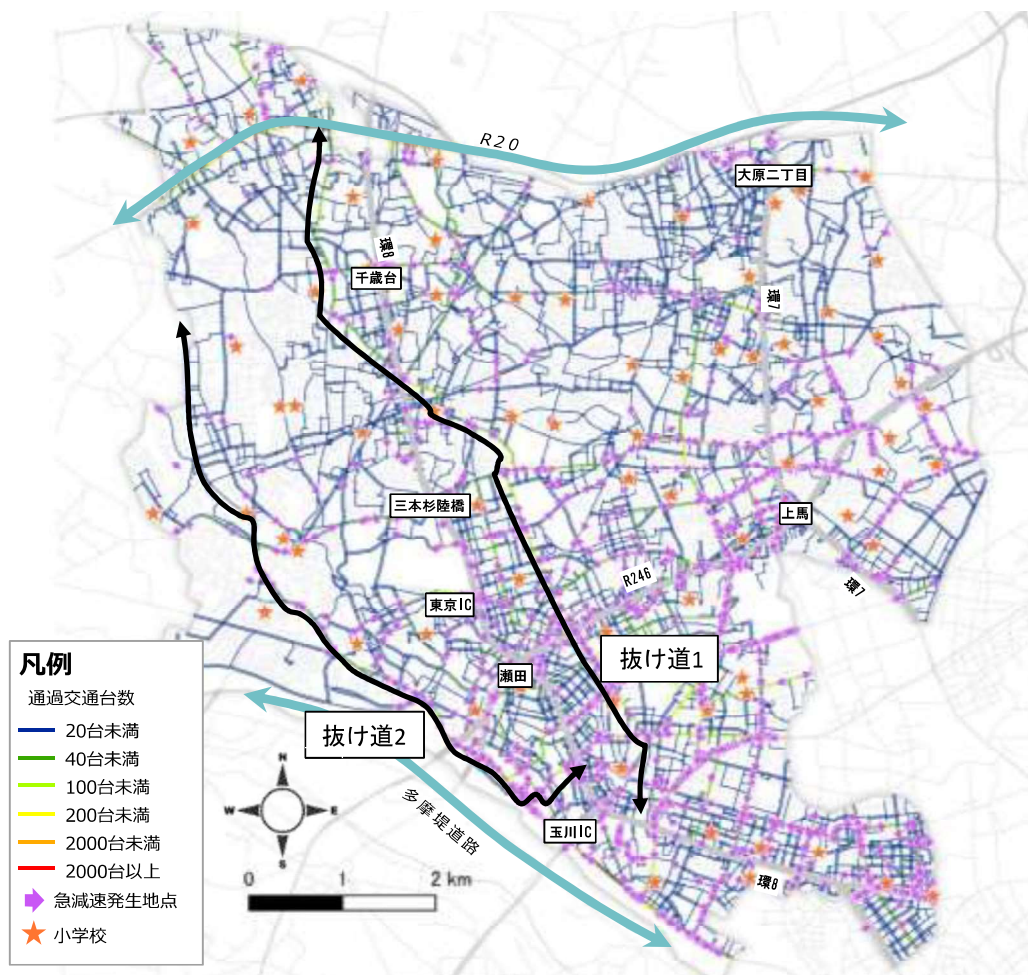
世田谷区において、都道未満の道路を「生活道路」と定義し、急減速挙動や発生している事故について確認した。

a) 急減速挙動

世田谷区では全体的に南側において急減速挙動が多く発生している傾向がある。また、図 2-480 に示す抜け道 1、2 に着目し、急減速発生割合をピーク時間帯と昼間 12 時間帯で比較すると、ピーク時の発生割合が高いことから、通勤・通学時の主要抜け道路線は他の時間帯に比べ事故につながるリスクが高いといえる。

表 2-74 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 全道路マップマッチングデータ	リンクデータ 挙動データ	2020 年 7 月 1 日 ～15 日(平日)	- 急減速データは-0.3G～-1.0G の前後加速度を対象(異常値は排除) - 高速道路、環状七号線、環状八号線、国道 246 号上のデータは除外
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	24 時間交通量 区間長	—	

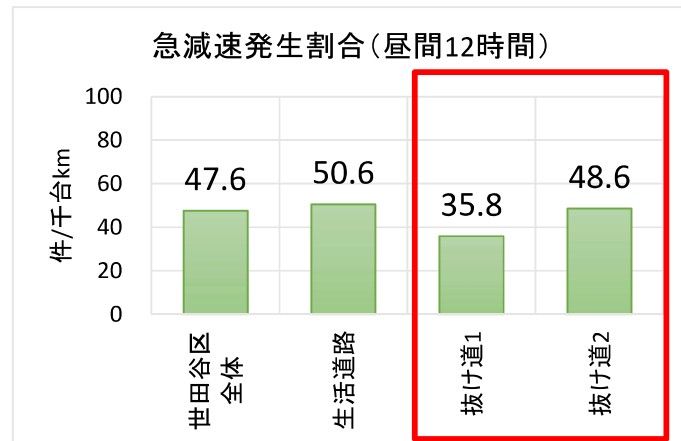


※外々交通(当該エリアに用事のない交通)のうち、外環(東名～湾岸)と並行する方向に通過する車両を通過交通と定義

※抜け道利用台数は外環(東名～湾岸)と並行する路線の「H27 全国道路・街路交通情勢調査交通量」で拡大することで全数を推計

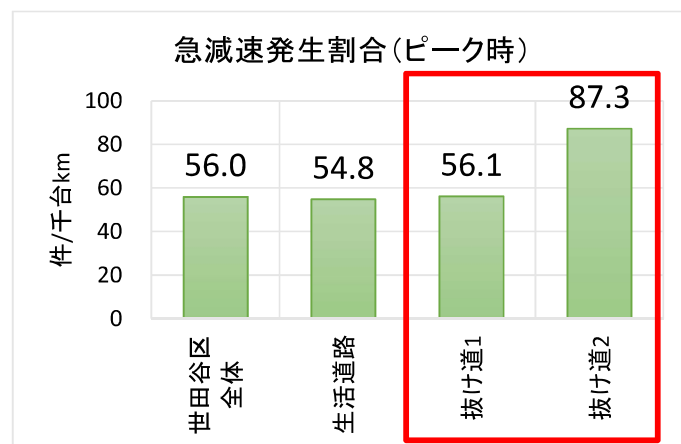
図 2-480 世田谷区の通過交通台数と急減速発生地点

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成



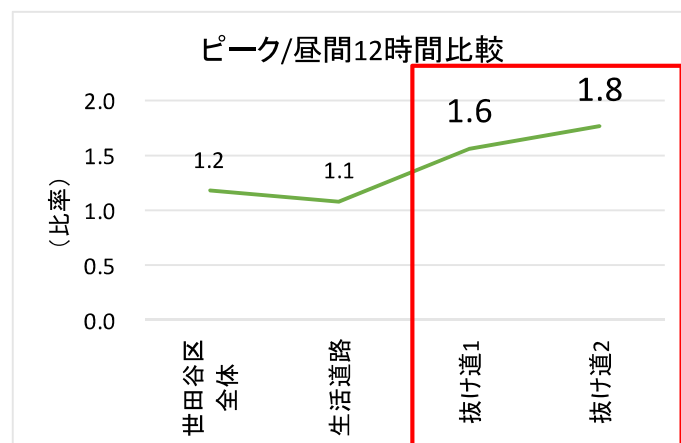
※急減速発生割合: エリアまたは路線で発生している急減速挙動を同エリア内の走行台キロで除した指標
 ※昼間 12 時間: 7 時～19 時

図 2-481 路線別急減速発生割合(昼間 12 時間)



※急減速発生割合: エリアまたは路線で発生している急減速挙動を同エリア内の走行台キロで除した指標
 ※ピーク時: 7 時～9 時、17 時～19 時

図 2-482 路線別急減速発生割合(ピーク時)



※急減速発生割合: エリアまたは路線で発生している急減速挙動を同エリア内の走行台キロで除した指標
 ※ピーク時: 7 時～9 時、17 時～19 時
 ※昼間 12 時間: 7 時～19 時

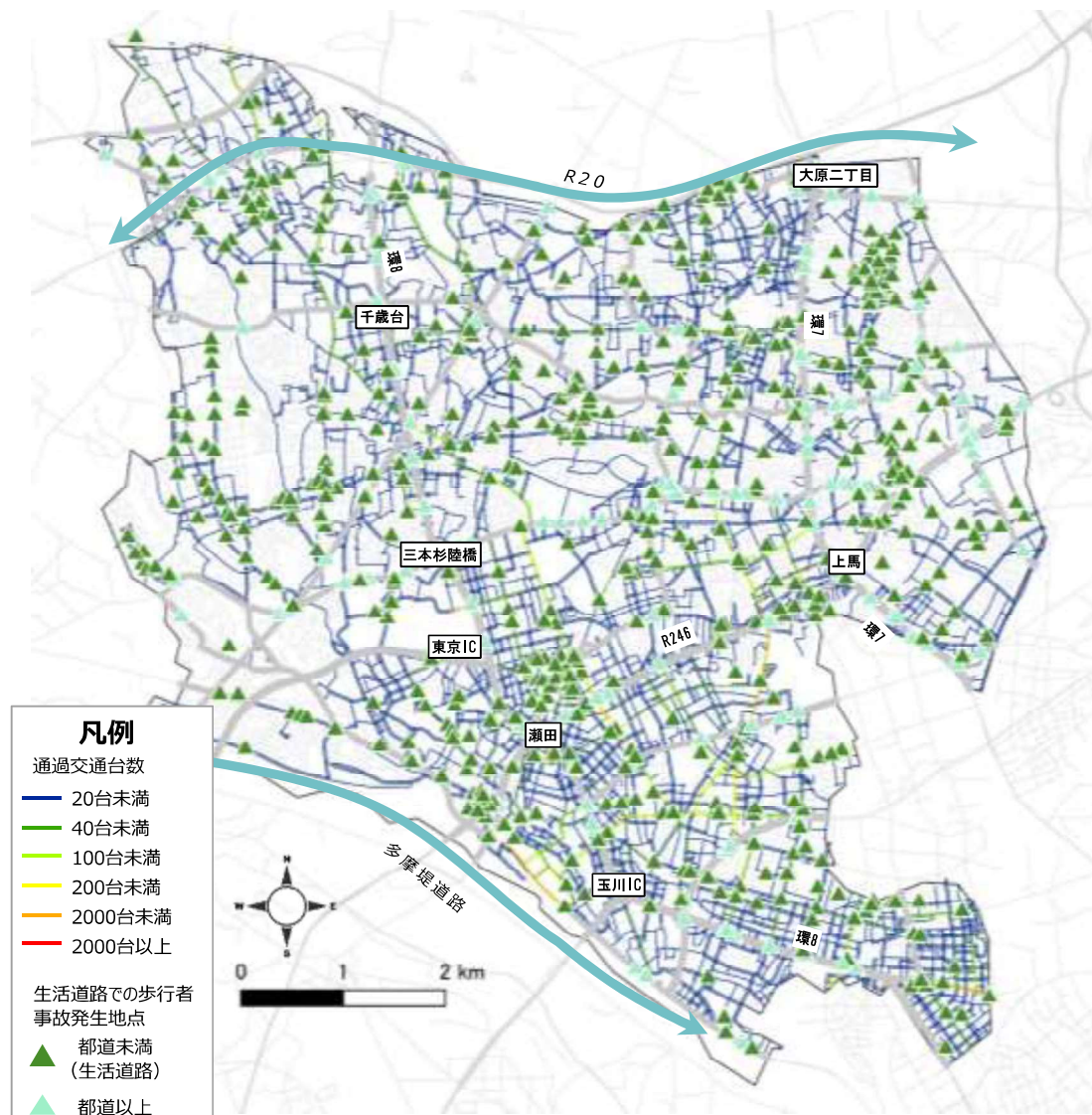
図 2-483 路線別急減速発生割合(ピーク/昼間 12 時間比較)

b) 歩行者事故の発生状況

世田谷区内では、全道路のうち生活道路で発生する歩行者事故の割合が全体の約 8 割を占めている。

表 2-75 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 全道路マップマッチングデータ	リンクデータ	2020 年 7 月 1 日 ～15 日(平日)	高速道路、環状七号線、環状八号線、国道 246 号上のデータは除外
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	24 時間交通量 区間長	—	
ITARDA	歩行者の交通事故データ	H29・H30	
警視庁交通事故データ	歩行者の交通事故データ	H31	警視庁 HP「交通事故発生マップ」より取得



※外々交通(当該エリアに用事のない交通)のうち、外環(東名～湾岸)と並行する方向に通過する車両を通過交通と定義
 ※抜け道利用台数は外環(東名～湾岸)と並行する路線の「H27 全国道路・街路交通情勢調査交通量」で拡大すること
 で全数を推計

図 2-484 世田谷区における通過交通台数と生活道路での歩行者事故発生地点

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

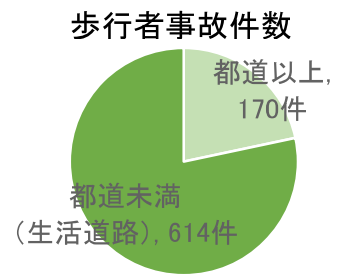


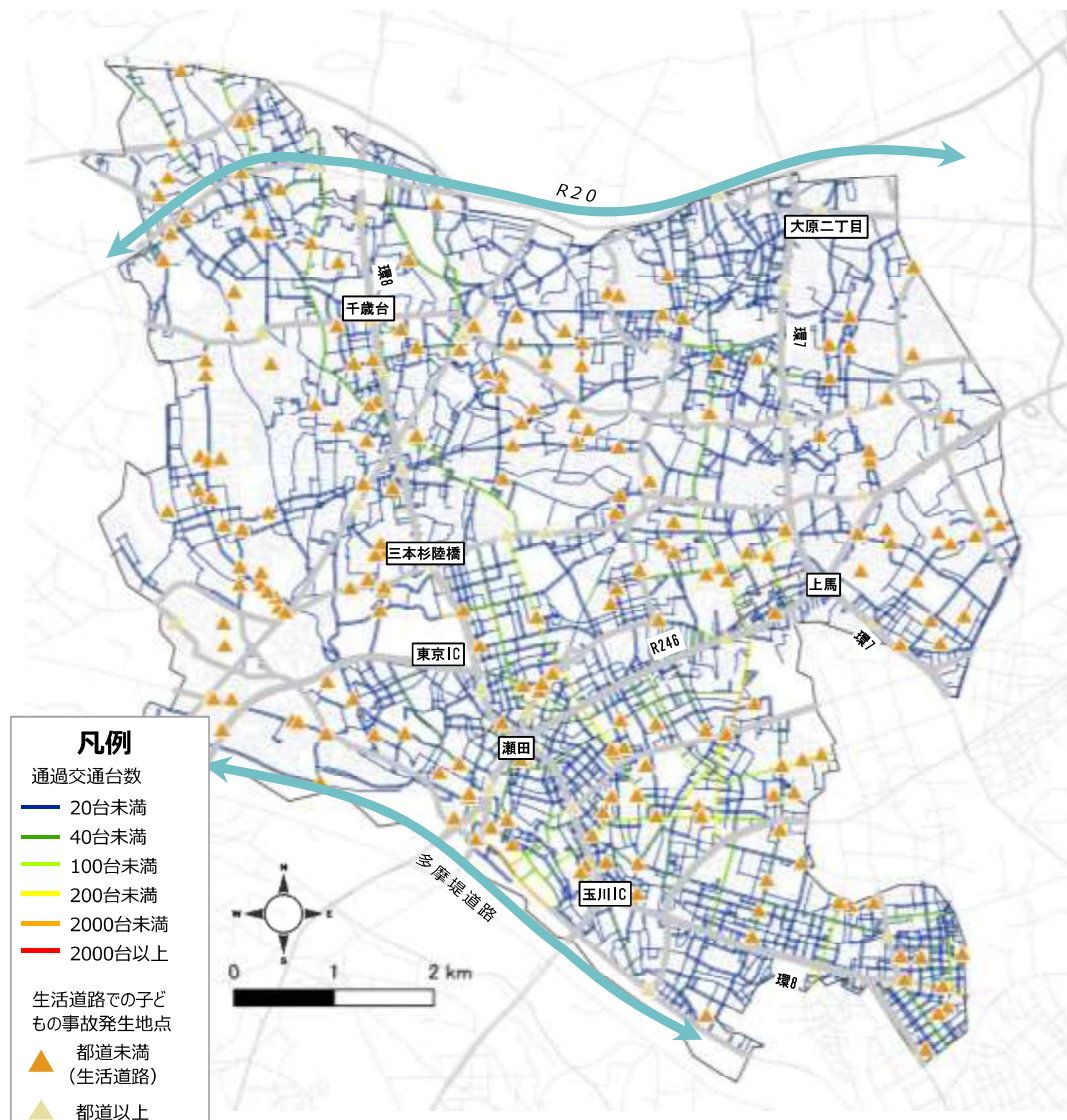
図 2-485 世田谷区における歩行者事故の発生状況

c) 子どもの事故の発生状況

世田谷区内では、全道路のうち生活道路で発生する子ども事故の割合が全体の約 9 割を占めている。

表 2-76 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
ETC2.0 全道路マップマッチングデータ	リンクデータ	2020 年 7 月 1 日 ～15 日(平日)	高速道路、環状七号線、環状八号線、国道 246 号上のデータは除外
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	24 時間交通量 区間長	—	
ITARDA	子どもの交通事故データ	H29・H30	
警視庁交通事故データ	子どもの交通事故データ	H31	警視庁 HP「交通事故発生マップ」より取得



※外々交通(当該エリアに用事のない交通)のうち、外環(東名～湾岸)と並行する方向に通過する車両を通過交通と定義
 ※抜け道利用台数は外環(東名～湾岸)と並行する路線の「H27 全国道路・街路交通情勢調査交通量」で拡大すること
 で全数を推計

図 2-486 世田谷区における通過交通台数と生活道路での子供の事故発生地点

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

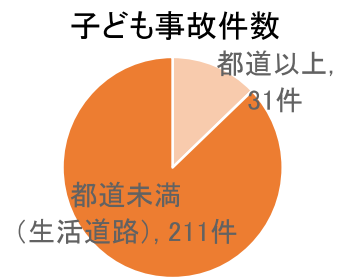


図 2-487 世田谷区における子どもの事故の発生状況

2.4 課題・ニーズ把握のまとめ

前項までの分析結果を基に、東京南西部地域における住民・関係者等のニーズ、最新事業計画、地域の現状・課題を取りまとめる。

2.4.1 横浜北西線開通による交通状況の変化

2.3.1 項の分析結果を踏まえ、横浜北西線開通による東京南西部地域の交通状況の変化を取りまとめる。

(1) 高速道路の交通状況の変化

2.3.1 の (1) の分析結果を取りまとめる。

表 2-77 横浜北西線開通による交通状況の変化(高速道路)

検討項目	交通状況の変化
断面交通量	・横浜北西線の開通後、横浜北線は前年を上回る交通量に増加
区間旅行速度	・横浜北西線開通の影響で、保土ヶ谷バイパスの速度向上
東名利用車両の交通流動	・横浜北西線開通後、東名(横浜青葉以東)及び保土ヶ谷バイパス利用割合が約 72%⇒約 66%と約 6%減少 ・環八利用割合は大きな変化なし

■ **横浜北西線開通により、並行する保土ヶ谷バイパスで旅行速度向上などの変化が見られるものの、東京南西部地域の交通状況に大きな変化は見られない**

(2) 一般道路・幹線道路の交通状況の変化

2.3.1 の (2) の分析結果を取りまとめる。

表 2-78 横浜北西線開通による交通状況の変化(高速道路)

分類	検討項目	交通状況の変化
一般道路	断面交通量	・横浜北西線開通後、環八通りと国道 409 号ともに交通量に大きな変化はみられない
	区間別旅行速度	・横浜北西線開通後、環八通りと国道 409 号ともに旅行速度に大きな変化はみられない
	車両別交通特性【トリップ長】	・横浜北西線開通後、環八通りと国道 409 号ともにトリップ長に大きな変化はみられない
	車両別交通特性【OD 分析】	・横浜北西線開通後、内々・内外・外々の割合に大きな変化はみられない
	車両別交通特性【高速道路利用割合】	・横浜北西線開通後、環八通りと国道 409 号ともに高速利用割合に大きな変化はみられない
幹線道路	渋滞状況	・横浜北西線開通後、区間全体での渋滞損失時間に大きな変化はみられない
	時空間速度状況	・横浜北西線開通後、渋滞発生箇所や発生時間に大きな変化はみられない

■ 平日の朝ピーク時、夕ピーク時ともに、環八通り、国道 409 号で全体的に大きな変化なく、利用 OD も平日の環八通り、国道 409 号で全体的に大きな変化なし

■ 上記より、東京南西部地域の交通状況に大きな変化は見られない

2.4.2 課題・ニーズのまとめ

東京南西部地域における住民・関係者等のニーズ、最新事業計画、地域の現状・課題を取りまとめる。

(1) 住民・関係者等のニーズ及び最新事業計画

各種統計資料、国や自治体の上位計画における道路整備の必要性等から、東京南西部地域における住民・関係者等のニーズを整理する。

表 2-79 住民・関係者等のニーズ及び最新事業計画の把握まとめ

分類	検討項目	現況・課題
住民・関係者等のニーズの把握	沿道環境	・NO_xは減少傾向、騒音は横ばいで推移 ・更なる環境負荷軽減のために、交通分散等が重要
	産業	・事業所数、従業員数は減少傾向 ・京浜港全体の輸出入額はやや増加傾向 ・産業を下支えするために、輸送ネットワークの拡充が重要
	商業	・事業所数、年間商品販売額は増加傾向 ・商業の更なる活性化を図るために、輸送ネットワークの拡充が重要
	観光	・羽田空港からの外国人の流動方面は東名方面が最多 ・アフターコロナを見据えて、流動として多い羽田空港⇄東名方向における道路ネットワークの拡充が重要
	住民生活	・人口は増加傾向、緊急出場件数(特に急病)は増加傾向、児童数はやや増加傾向 ・地域の活性化や安全安心して暮らしていくために移動性の向上が重要
	移動実態	・交通需要の大きい地域方面と時間圏域とで歪みが発生 ・円滑なヒト・モノの移動に課題が存在
最新事業計画の把握	実感する課題等	・世田谷区は「災害に強いまちづくり」への取り組みが必要との意見が多い。 ・大田区は「交通の安全性」や「災害時の安全性」の満足度が比較的低い。 ・川崎市は今後力を入れてほしいこととして「河川の整備」、「交通安全対策」、「道路・歩道の整備」等が挙げられている。
	各種計画	・コロナ禍の影響により、一部計画が変更 ・羽田空港の旅客数、貨物量は回復傾向。アフターコロナを見据えて、空港アクセス強化、物流円滑化の観点で道路ネットワークの拡充が重要

(2) 広域的・地域的な課題

各種プローブデータ等を用いて、広域的・地域的な視点で交通課題を整理する。

表 2-80 広域的・地域的な課題の整理まとめ

分類	検討項目	現況・課題
広域的な 交通課題 の整理	①高速道路 ネットワーク 状況	断面交通量 ▪東名～湾岸を結ぶ保土ヶ谷 BP では約 15 万台/日と交通量が多く、他路線への転換を図ることが必要 区間別旅行速度(平均・ピーク) ▪東名～湾岸を結ぶ保土ヶ谷 BP ではピーク時、昼間 12 時間平均ともに規制速度以下となっており、旅行速度の改善が必要 東名利用の流動 ▪東名断面を利用する車両で、その後環八通りを利用する車両が一定数いることから、環八通り利用から他路線へ転換を図る必要がある
	②都心の 通過交通状 況	東名、中央道、関越道、アクア等の利用 OD、経路、都心方向利用割合 ▪過年度結果から大きな変化なし ▪都心通過交通となるようなトリップはアクアライン利用に多い
	③物流の 支援状況	経路、利用 IC、主要な JCT 間の所要時間等 ▪港発着車両で圏央道内側の指定断面まで到達する車両は全体の約 1 割程度 ▪コロナ禍の影響で道路の混雑がなかったため、全体的に過年度結果よりも所要時間は短い傾向にあるが、京浜港・羽田空港への所要時間短縮を図ることが重要
	④災害脆弱 性の状況	リダンダンシー(東名⇒都心部への経路数) ▪東名から東京都心へ至るパターンは R1.10 時点で 208 ルートであり、リダンダンシー確保の観点から他の放射道路との接続が必要
地域的な 交通課題 の整理	①幹線道路 ネットワーク 状況	断面交通量 ▪環八通りの交通量は約 5～6 万台/日と多く、他路線への転換を図ることが必要 区間別旅行速度(平均・ピーク) ▪環八通り、R409 とともに規制速度を下回っており、速度改善が必要 トリップ長、OD、高速道路利用割合等 ▪環八通りの第三京浜以北の断面では高速利用割合が高く、高速道路ネットワークでの連続性確保が重要
	②幹線道路 の渋滞状況	渋滞損失時間 ▪東名～第三京浜間の渋滞損失時間が多く、渋滞改善が必要 時空間速度図(モザイク図) ▪環八通りでは渋滞箇所が点在しており、全体的な改善が必要
	③幹線道路 の交通事故 の状況	事故発生件数、事故率、事故累計別 ▪環八通り・R409 において死傷事故率が高い箇所が点在しており、路線全体としての改善が必要 速度と事故の関係 ▪速度域 20km/h 前後で追突事故が多いため、低速度域の速度向上による事故削減が必要
	④渡河断面 の状況	交通量、分担状況(平休日、時間帯別) ▪丸子橋、ガス橋、大師橋、水道橋の交通量が交通容量を超過 ▪丸子橋、ガス橋は上り方向が特に容量不足 トリップ長、OD、高速道路利用割合等 ▪新二子橋(R246)は通過交通が多い ▪次いで多摩川大橋(R1)、六郷橋(R15)も通過交通が多い
	⑤高速道路 の利用状況	高速道路の利用割合 ▪外環周辺地域では東名、渋谷線、第三京浜、横羽線・湾岸線の利用割合が高く、高速道路へのアクセス性を高める必要がある 道路種別別の分担率 ▪世田谷区、川崎市では外々の OD 割合が高く、補助国道の利用分担率も高い
	⑥生活道路 の抜け道利 用状況	通過交通流入状況、抜け道利用の急減速発生状況、抜け道利用と歩行者事故・子ども事故との関係性 ▪環八通りの混雑により、生活道路を利用した抜け道交通が生じている ▪世田谷の歩行者・子どもの事故は増加傾向にあり、生活道路の安全性向上を図る必要がある