

5 説明資料の作成

2 章～4 章及び 6 章～7 章で取りまとめた結果を踏まえ、整備効果を分かり易く説明するための資料作成を行う。

なお、本資料で用いる地図等は各章での検討結果を用いているため、出典等は各章を参照とする。

5.1 整備効果説明資料の作成

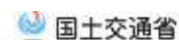
外環（東名～湾岸道路間）の整備効果をわかりやすく説明するための資料案を作成する。
作成した資料案を以下に示す。

計画の基本的な方針の取りまとめに向けた検討(案)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

首都圏三環状道路の概要



○ 首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和による物流の効率化や、首都機能の強化、災害時における緊急輸送道路の確保の観点から、重要な役割を果たす道路。
(圏央道は約9割が開通済み。外環道は約6割が開通済み。中央環状線は全線開通済み。)

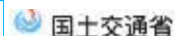


1

図 5-1 整備効果説明資料案【横表示】(1/10)

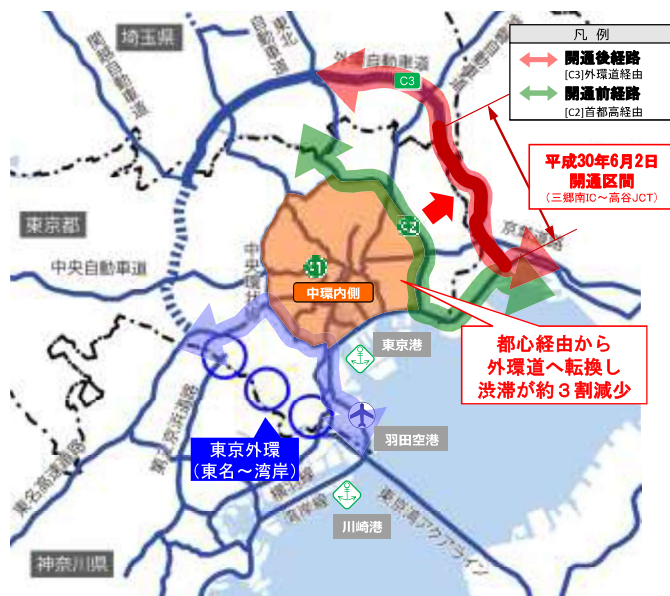
都心部の渋滞緩和

広域的視点

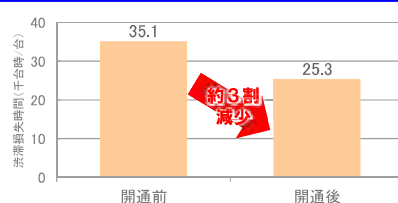


- 外環道千葉区間の開通等により、中央環状内側の首都高速(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少。
- 湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセスは、9割以上が首都高速を経由。東京外環(東名～湾岸)の整備により交通が転換し、東京都心部の渋滞緩和が期待。

■開通前後の経路と渋滞状況の変化

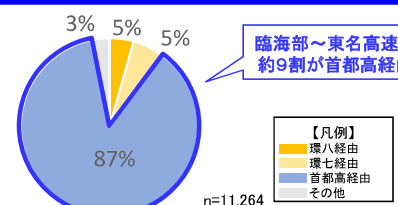


外環道千葉区間の開通等により、中央環状内側※の首都高速の渋滞損失時間が約3割減少



※中央環状線を含む
 ※車両感知器交通量から算出 開通前 H29.6.1(木)～H29.10.31(火)
 開通後 H30.6.3(日)～H30.10.31(水)

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

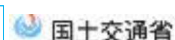


※ETC2.0プローブデータ(R2.7)から算定

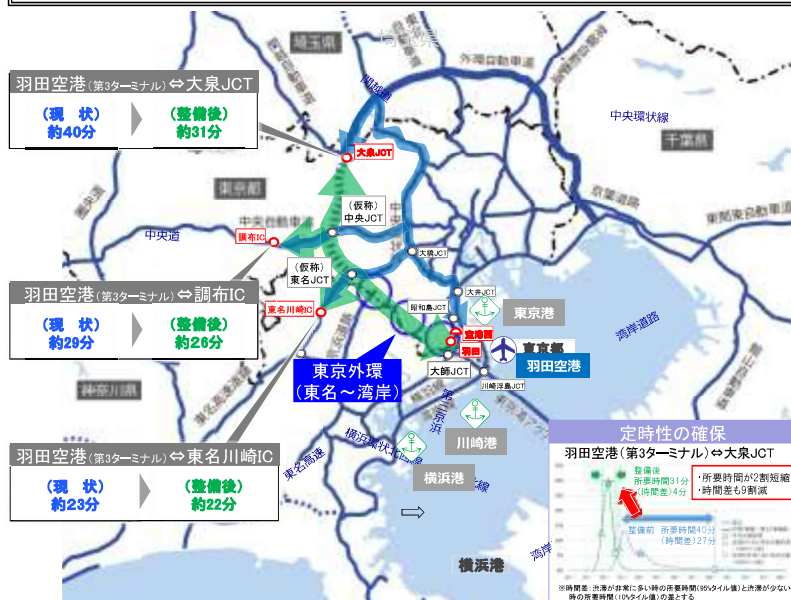
2

羽田空港へのアクセス向上①

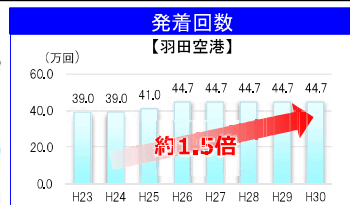
広域的視点



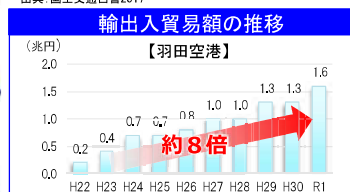
- 羽田空港の発着回数、輸出入貿易額、外国人訪問者数は年々増加傾向。
- 羽田空港から東名高速・中央道・関越道へのアクセスは、多くが首都高速を利用しており、東京外環(関越～湾岸)の整備により移動時間が短縮し、利便性が向上。



※所要時間及び定時性の確保(第3ターミナルや東名川崎IC・大泉JCT) : ETC2.0データ(R2.7)より算出 ※但し大型車(発着回数)のデータを除く
 ※東京外環(関越～湾岸)の速度は関越道・横濱IC～鶴ヶ島JCTのデータを基に算出
 ※羽田空港: 第3ターミナル(羽田IC・空港西IC)と設定



出典: 国土交通白書2017



出典: 普通貿易統計(税関別・その他)(財務省)



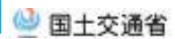
出典: 出入国管理統計 統計表(法務省)

3

図 5-2 整備効果説明資料案【横表示】(2/10)

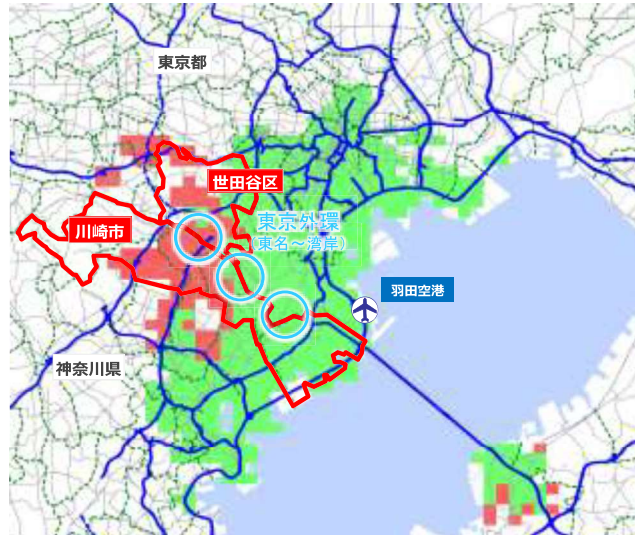
羽田空港へのアクセス向上②

広域的視点



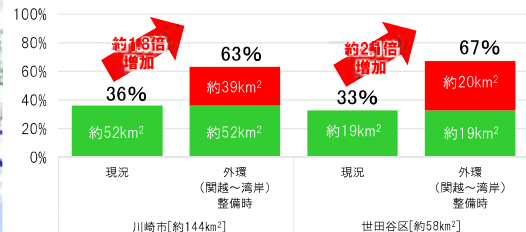
- 我が国の玄関口である羽田空港からの30分圏域は、川崎市では限定的。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備により、川崎市内(面積:約1.8倍、人口:約2.4倍)と世田谷区内(面積:約2.1倍、人口:約1.9倍)へのアクセスの向上が期待される。

■東京外環(関越～湾岸)整備による空港からの30分圏域の拡がり

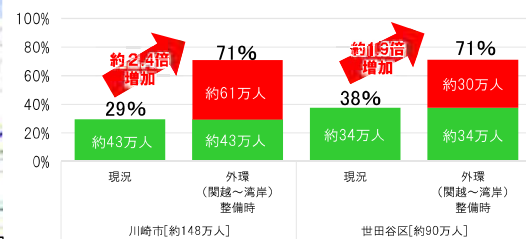


■羽田空港30分圏域の拡がり

【カバー面積】



【カバー人口】

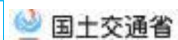


※面積及び人口は、平成27年度国勢調査より引用
※圏域内面積及び圏域内人口は、平成27年度国勢調査の1kmメッシュ単位で計測
※外環(関越～湾岸)整備時は事業化路線の整備も含む

4

京浜港へのアクセス向上

広域的視点

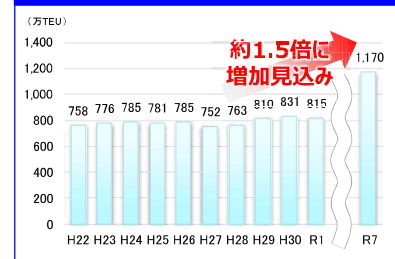


- 京浜港発着の長距離輸送は、東名高速、中央道、関越道、東北道の4方面で約7割。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備によりアクセス機能が向上することで、今後増加が見込まれるコンテナ貨物等の輸送の効率化が期待。

■京浜港の長距離貨物輸送方面別の割合



京浜港のコンテナ取扱貨物量



出典：平成22年～令和1年…港湾調査(港別集計値(確報)) (国土交通省)
令和7年…国際戦略港湾・京浜港の港湾計画改訂(コンテナ関係)について (国土交通省)
※令和7年は推計値、コンテナ取扱貨物量は国内、国外を含む

輸出入貿易額の推移

【京浜港(東京港、川崎港、横浜港)】



出典：普通貿易統計(税関別・その他) (財務省)

5

図 5-3 整備効果説明資料案【横表示】(3/10)

 国土交通省

- ## ■企業立地状況(H22以降)

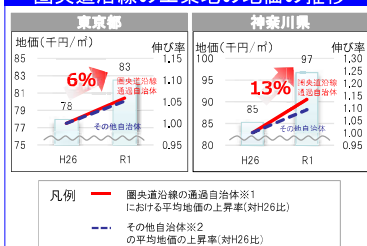


※出典:日本立地開発2014年版～2019年版、AERA、CBREオフィスジャパン誌、カーブニュース、月刊ロジスティクスビジネス、月刊物流、週刊東洋経済、千歳日報、朝日新聞、毎日工業新聞、毎日自動車新聞、経産省プレス、日経MJ、日経産業新聞、日経新聞、物流シンポジウム、日刊CAVO、物流不動産各社が「当地区分を区分」

- ・凡年6月時点より立地増：立地予定を区分
- ・立付軒数は、各拠点の立地住所をもとに近隣の拠点を集約して示す

※※設備・環境面①公園施設

圏央道沿線の工業地の地価の推移



※1 圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過する東京都(5市町)神奈川県(6市町)
 ※2 各都県の合計から「圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過する東京都(5市町)神奈川県(6市町)」を除いた値(東京都については、東京都区部も除く)

出典：都道府県単価調査(国土交通省)

6

 国土交通省

- ### ■ 主要な観光



【羽田空港の外国人入国者数の推移】

年度	外国人入国者数 (千人)
H25	173.1
H26	200.0
H27	214.4
H28	274.6
H29	401.2
FY	422.0

出典：国土交通省「外国人入国者数」(推定) 2016年度推定
(国土交通省発表資料より作成) (令和 年5月23日)
高尾山駅・大宮駅乗車率1.5倍

関東におけるインバウンド消費の推移



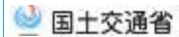
H24 H25 H26 H27 H28 H29

7

圖 5-4 整備効果説明資料案【横表示】(4/10)

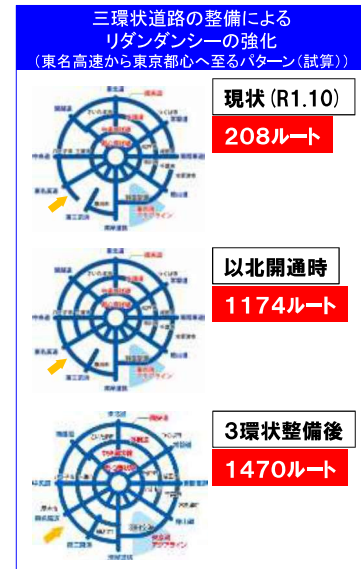
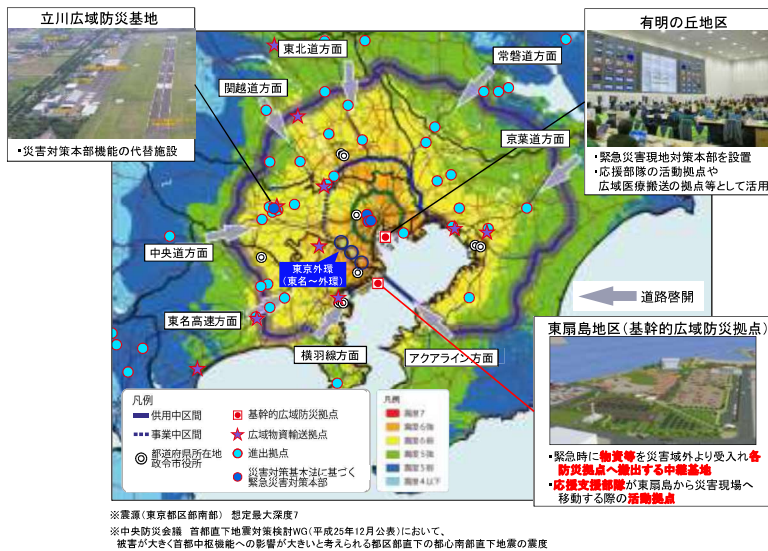
災害時のリダンダンシー確保

広域的視点



- 首都直下地震（M7クラスの地震）が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- 道路管理者と関係機関は首都直下地震に備え、都心に向けた八方向の路線を優先して道路啓開を行うルートに設定（八方向作戦）。
- 3環状道路により、リダンダンシーが強化されれば、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能。

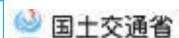
■首都圏における防災・物資輸送拠点



8

最近の道路交通に関する情勢

広域的視点



「新たな日常」の実現 ～ポストコロナ時代のくらしや経済を支える～

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



令和2年9月 令和3年度道路関係予算概算要求概要（抜粋）

9

図 5-5 整備効果説明資料案【横表示】(5/10)

 国土交通省

- 10

国十交通省

- 11

5-7

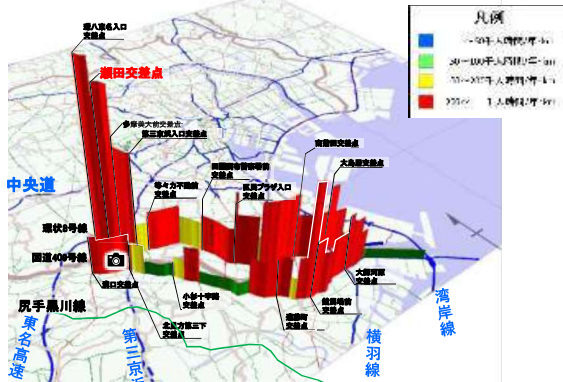
周辺道路の状況(渋滞緩和)

地域的視点

国土交通省

- 環状8号線、国道409号の渋滞損失時間は全国平均の約7～10倍。また、第三京浜の端末で、1日約6万台が都内の一般道に流入。
- 環状8号線(東名入口～第三京浜入口)を通過する車両の約6割は高速道路の乗り継ぎ交通であり、東京外環(東名～湾岸)の整備により、環状8号線の渋滞緩和が期待される。
- 川崎側では、国道409号、尻手黒川線等からの交通転換による渋滞緩和による事故減少が期待。

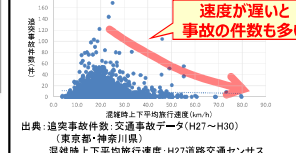
■周辺道路(環状8号線・国道409号)の渋滞損失時間



〔渋滞損失時間〕
環状8号線：約29.6万人時間/年・km
(全国平均の11.4倍)
国道409号：約18.8万人時間/年・km
(全国平均の7.2倍)
(全国平均：約2.6万人時間/年・km)

※H27全国道路・街路交通情報調査結果及びETC2.0データ(R2.7(平日))から算定

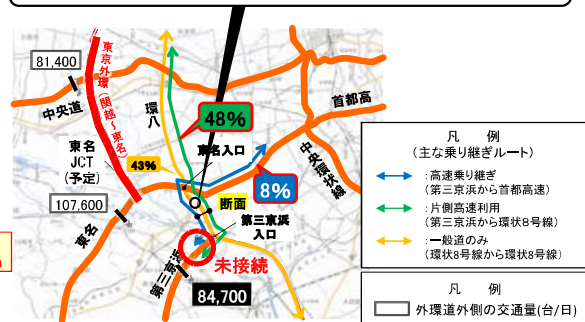
〔追突事故件数と速度(40km/hまでの関係)〕



速度が遅いと
事故の件数も多い

出典：追突事故件数：交通事故データ(H27～H30)
(東京都・神奈川県)
道路時上下平均旅行速度：H27道路交通センサス

■環状8号線(東名入口～第三京浜入口)における利用状況



※ETC2.0データ(R2.7(平日))特殊用途GPS登録型車載器以外のデータを対象により観測される
車両の経路から高速道路利用状況を判定することで、高速乗継割合等を算出
※断面交通量はH27全国道路・街路交通情報調査結果

12

周辺道路の状況(交通事故の減少)

地域的視点

国土交通省

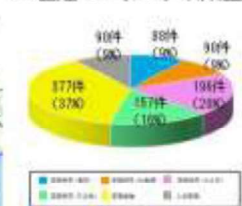
- 環状8号線・国道409号において、死傷事故率が300件/億台キロ以上の箇所が多く存在している。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備により環状8号線・国道409号で大型車の転換等がなされ、交通事故の減少などにより生活環境の改善が期待される。

■環状8号線、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



出典：ITARDAC(H27～H29)(死傷事故件数)

■国道409号の事故類型



■大型車混入率



■大型車の転換想定割合

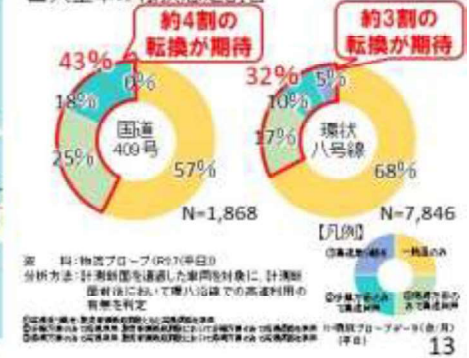
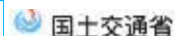


図 5-7 整備効果説明資料案【横表示】(7/10)

周辺道路の状況(高速道路へのアクセス)

地域的視点



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

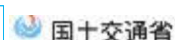


※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点
 ※ETC2.0データ(R2.7、特殊用途用GPS発信型車載器以外のデータを対象)昼間平均速度から算定。ETC2.0データのない路線は、10km/hと想定
 ※既存路線及び上記データ期間にない横浜北線・北西線、外環(関越～東名)(事業中)のICからの時間圏域を算出

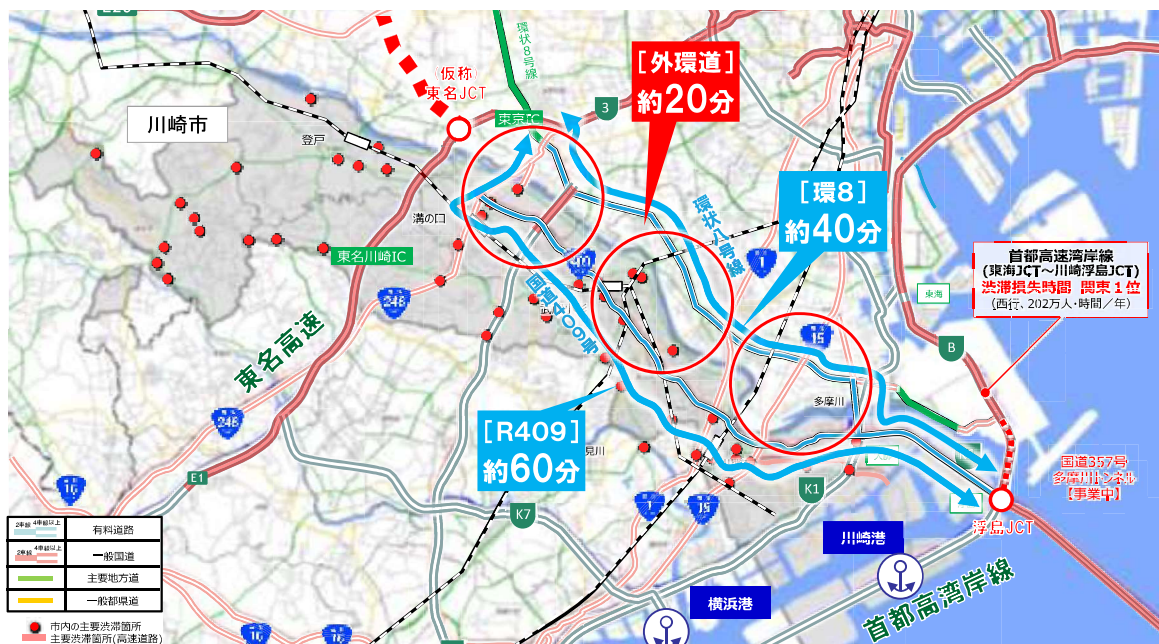
14

周辺道路の状況(所要時間の短縮)

地域的視点



- 東名高速から湾岸道路の所要時間は、環八経由で約40分、国道409号経由で約60分。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備によって、最大約7割程度、所要時間の短縮が期待される。



※所要時間(浮島JCT～東京IC): ETC2.0データ(R2.7、平日24時間対象)より算出
 ※東京外環(東京IC～大師)の所要時間は設計速度(80km/h)を基に算出

15

図 5-8 整備効果説明資料案【横表示】(8/10)

国際競争力の向上・沿線まちづくり

地域的視点

国土交通省

- 羽田空港の周辺地域及び京浜臨海部は、国家戦略特区の重要なエリアとして、連携強化で相乗効果を高め、日本の国際競争力を強化し、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点の形成を目標。
- さらに、東京外環(東名～湾岸)の整備により、多摩川沿線の拠点との連携も強化され、多摩川国際臨空拠点群として一体的な形成が期待される。



高速道路の標準車線数

国土交通省

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

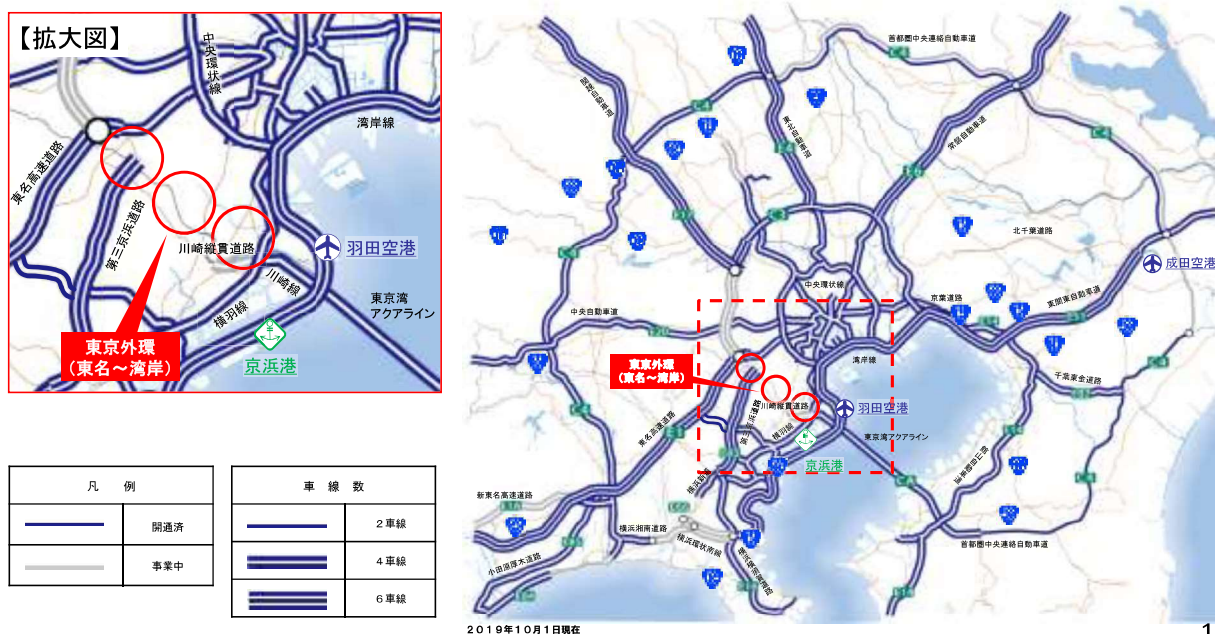


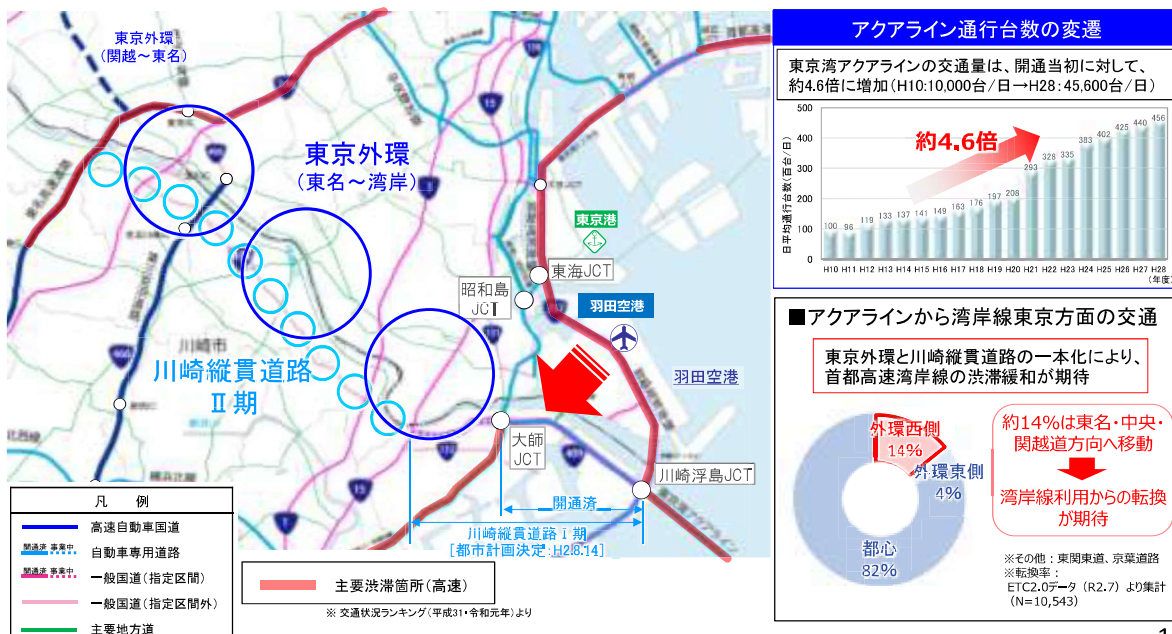
図 5-9 整備効果説明資料案【横表示】(9/10)

東京外かく環状道路と湾岸道路との接続位置(東京湾アクアラインとの接続)

国土交通省

有識者及び周辺自治体等の主な意見

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



18

図 5-10 整備効果説明資料案【横表示】(10/10)

東京外かく環状道路の整備効果 (首都圏直下型地震への備え)

- ・発災時には、災害域外から受け入れた支援物資／支援部隊を、東扇島地区の広域防災拠点から首都圏全域に輸送します。
- ・東京外環(東名～湾岸)の整備により、首都圏の耐災害性が飛躍的に向上することが期待されます。

■首都圏における防災・物資輸送拠点



※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

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



図 5-11 整備効果説明資料案【縦表示】(1/4)

東京外かく環状道路の整備効果(時間の短縮)

- ・東京外環(東名～湾岸)の整備により、東名高速～湾岸道路間の所要時間は約20分。環八利用所要時間40分から20分短縮、国道409号利用所要時間60分から40分短縮されます。
- ・また、時間信頼性も向上し、大泉JCT～羽田空港では移動時間のばらつきが27分から4分に短縮されます。



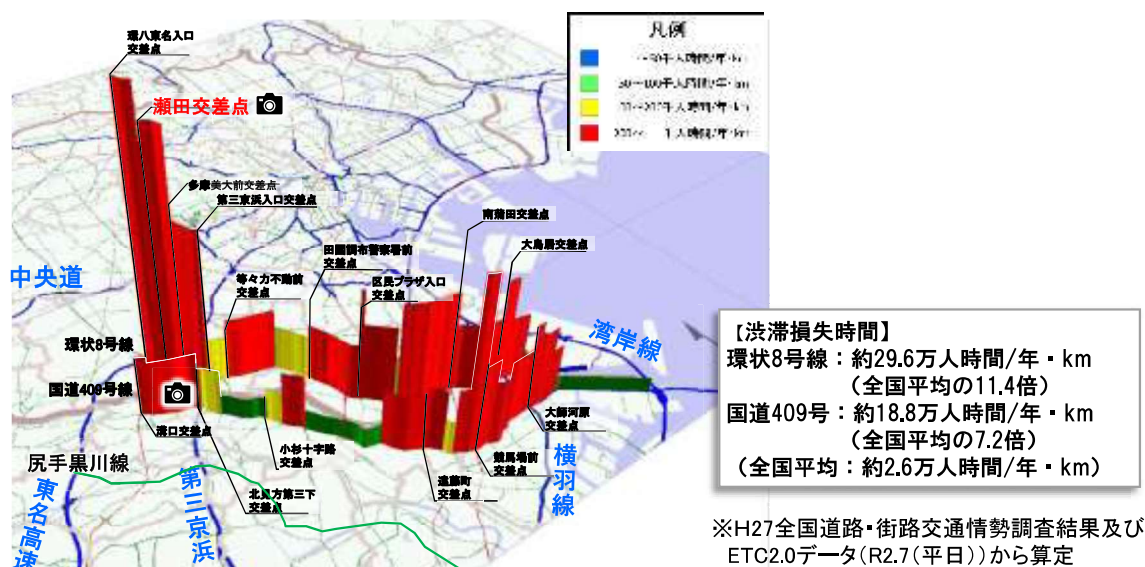
※所要時間及び定時性の確保(第3ターミナル⇄大泉JCT、浮島JCT⇄東京IC) : ETC2.0データ(R2.7、平日24時間対象)より算出
 ※定時制確保における東京外環(関越～湾岸)の所要時間は関越道の練馬IC⇄鶴ヶ島JCTのデータを基に算出
 ※所要時間における東京外環(東京IC～大師)の所要時間は設計速度(80km/h)を基に算出
 ※羽田空港: 第3ターミナル(羽田IC・空港西IC)と設定

図 5-12 整備効果説明資料案【縦表示】(2/4)

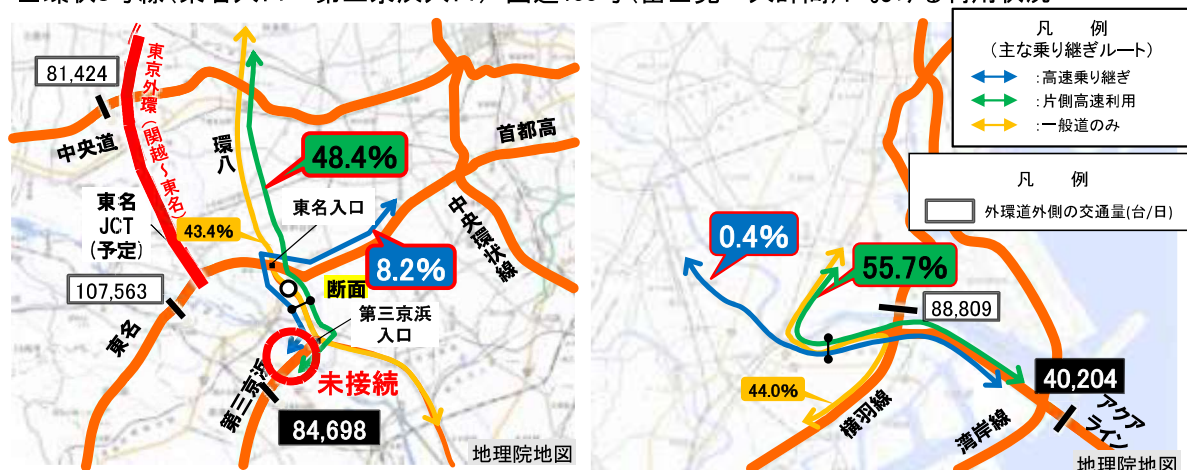
東京外かく環状道路の整備効果 (周辺道路の渋滞緩和)

- ・環状8号線(東名入口～第三京浜入口)や国道409号(国道15号～産業道路)は、約6割に上る高速道路を利用する交通により、慢性的な渋滞が発生しています。
- ・東京外環(東名～湾岸)の整備により、高速を乗り継いでいる交通である最大約1割の転換が期待されます。

■周辺道路(環状8号線・国道409号)の渋滞損失時間



■環状8号線(東名入口～第三京浜入口)・国道409号(富士見～大師間)における利用状況



※ETC2.0データ(R2.7(平日))特殊用途用GPS発話型車載器以外のデータを対象により観測される車両の経路から高速道路利用状況を判定することで、高速乗継割合等を算出
 ※丸め誤差のため、合算値が100%にならない場合がある
 ※断面交通量はH27全国道路・街路交通情勢調査結果

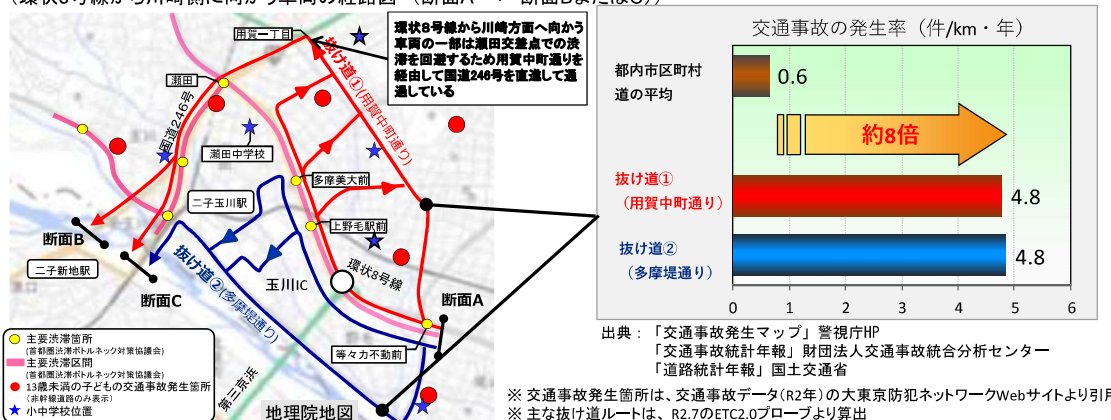
図 5-13 整備効果説明資料案【縦表示】(3/4)

東京外かく環状道路の整備効果 (周辺道路の交通事故減少)

- ・環状8号線・国道409号において、死傷事故率が300件／億台キロ以上の箇所が多く存在する中、周辺生活道路の交通事故の発生率は、4.8件／km・年(これは都内市町村道の約8倍に匹敵)に上ります。
- ・幹線道路(環状8号、国道409号)の広域交通が高速道路利用に転換することで、生活道路に入り込んでいた交通が幹線道路に転換することが期待されます。

環状8号線の主な抜け道のルート

(環状8号線から川崎側に向かう車両の経路図(断面A⇒断面BまたはC))



環状8号線、国道409号の死傷事故率(件／億台キロ)

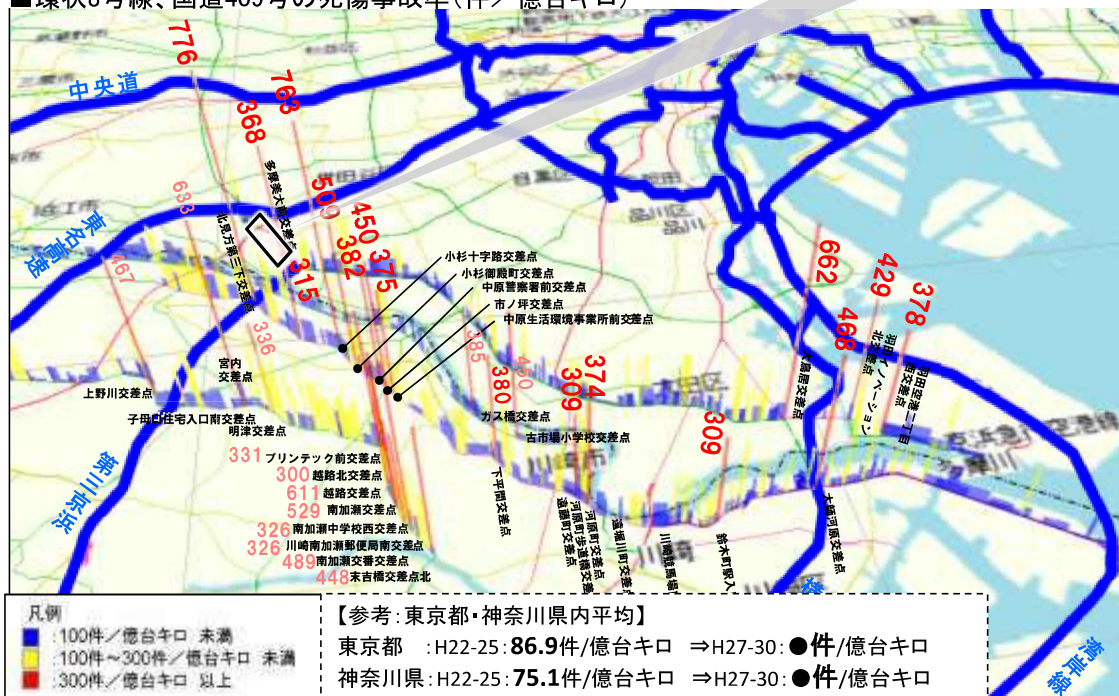


図 5-14 整備効果説明資料案【縦表示】(4/4)

5.2 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化資料の作成

緊急事態宣言発令前後（3月～7月）の交通状況変化、横浜環状北西線開通に伴う周辺交通状況の変化をわかりやすく説明するための資料案を作成する。

作成した資料を以下に示す。

(1) 概要説明資料案

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う周辺交通状況の変化

国土交通省

○緊急事態宣言期間中(令和2年4月7日～5月25日)の交通量の減少や速度向上はしたものの、宣言解除後は多くの路線で前年同程度の交通量・速度に回復しつつある。
 ○なお、環状八号線や国道409号の交通渋滞、通過交通流入等の課題は残存しており、外環(東名高速～湾岸道路)整備による改善が期待される。

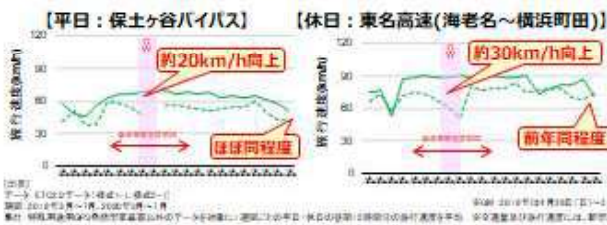
■自動車専用道路の概況

<交通量>

・緊急事態宣言期間の平日で約2割、休日で約6割が減少。
 7月4週時点において、多くの路線で前年同程度まで回復。

<旅行速度>

・緊急事態宣言期間の平日で最大約20km/h、休日は約30km/hに向上。
 特に、保土ヶ谷BPや東名高速で向上。
 ・7月4週時点において、多くの路線で前年のほぼ同程度まで回復。



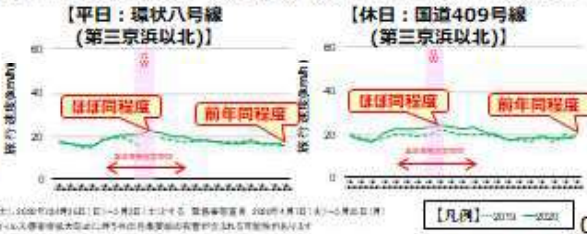
■一般道路の概況

<交通量>

・緊急事態宣言期間の平日で約2割、休日で約4割が減少。
 6月4週時点において、多くの路線で前年同程度まで回復。

<旅行速度>

・緊急事態宣言期間及び7月4週時点において、大きな変化なし。



横浜環状北西線開通に伴う周辺交通状況の変化

国土交通省

○横浜環状北西線が令和2年3月22日に開通し、既に開通済の横浜環状北線と一体となり、東名高速道路と横浜都心・湾岸エリアとの連携強化、交通混雑の緩和等に期待。
 ○横浜環状北西線開通により、並行する保土ヶ谷バイパスや湾岸線など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。

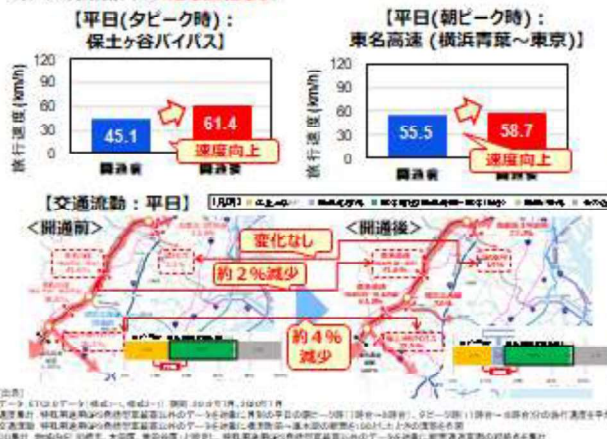
■自動車専用道路の概況

<旅行速度>

・平日は、朝ピーク時に保土ヶ谷バイパス、湾岸線、東名高速で速度向上。夕ピーク時に保土ヶ谷バイパスで速度向上。
 ・休日は、朝ピーク・夕ピークともに保土ヶ谷バイパスで速度向上。

<交通流動>

・保土ヶ谷バイパス利用が約4%、東名高速(横浜青葉～東京)利用が約2%減少。
 ・環八の利用割合は大きな変化なし。



■一般道路の概況

<旅行速度>

・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し。
 ・OD>

・平日の環八通り、国道409号で全体的に大きな変化なし。

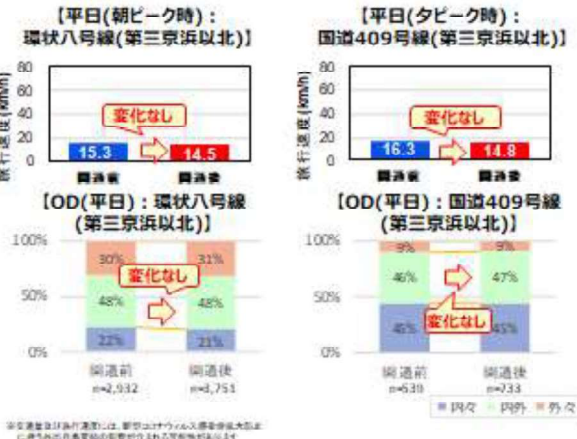


図 5-15 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【概要説明資料案】

(2) 詳細分析資料案

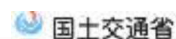
コロナ禍及び北西線開通による交通状況の変化

<〇月〇日報告版>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次



◆分析対象断面【合計9路線16断面】	P2
◆交通状況のモニタリング	
1. 交通量変化	P3
(1) 自専道	P4
(2) 一般道路	P8
2. 平均旅行速度	P12
(1) 沿線自治体	P13
(2) 自専道	P17
(3) 一般道路	P21
◆北西線開通による変化について	
1. 自専道の変化	P25
(1) 速度変化(ピーク時)	P26
(2) 流動変化	P34
2. 一般道路の変化	P36
(1) 速度変化(ピーク時、モザイク図)	P37
(2) 渋滞損失時間	P43
(3) 交通特性変化(トリップ長、OD、高速道路利用割合)	P45

分析対象断面【合計9路線16断面】

国土交通省

【基本方針】

- ・コロナ禍の変化と北西線開通前後の変化の分析断面は整合

【選定の考え方】

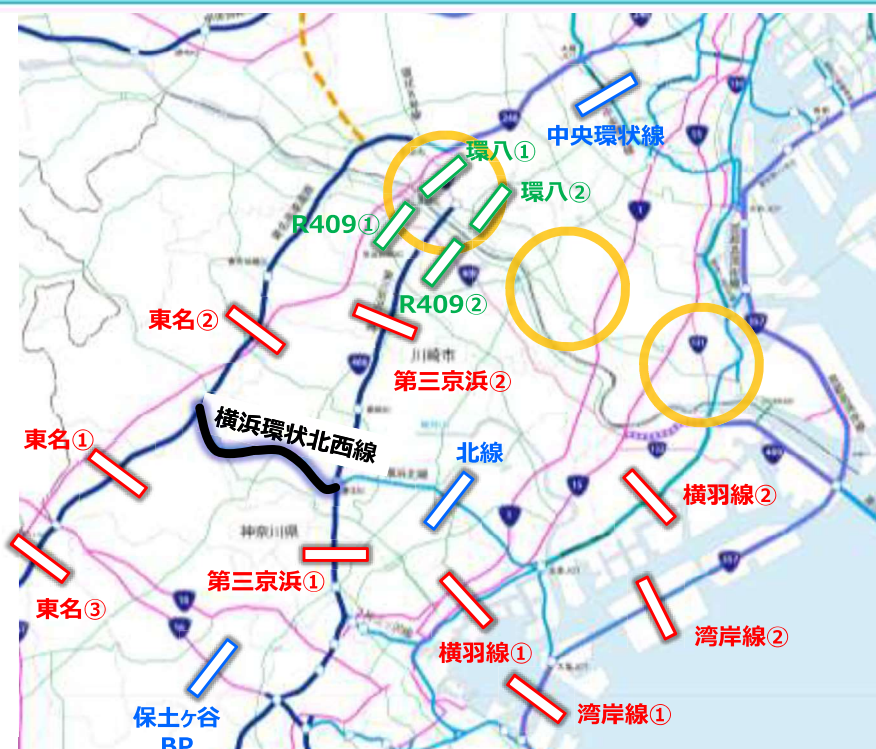
- ・北西線開通により流動変化の想定される以下路線
- 1) 並行路線
(環状路線)
- 2) 接続路線
(放射路線)

【具体の路線】

- 1) 保土ヶ谷BP
 - ・北線
 - ・中央環状線
- 2) 東名
 - ・第三京浜
 - ・横羽線
 - ・湾岸線

※分析対象断面は、上記の路線が交差する前後区間

- 3) 環八通り
 - ・国道409号



2

交通状況のモニタリング

1. 交通量の変化

※本分析では、2019年3～7月と2020年3～7月の前年同月同週で交通状況と比較
【例】2019年3月4日(月)～10日(日)と2020年3月2日(月)～8日(日)で比較

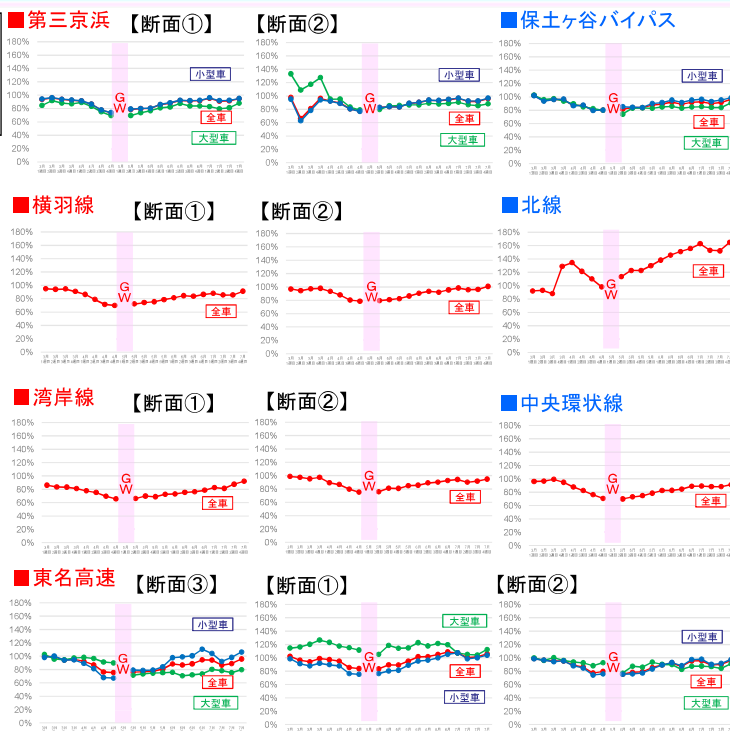
図 5-17 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(2/26)

(1) 自専道【平日・変化率】

- 全車種は、多くの断面で100%を下回るが、徐々に回復傾向。
- 大型車は、東名高速①で全期間100%を超過。



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019.3月～7月、2020.3月～7月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)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
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、
2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※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



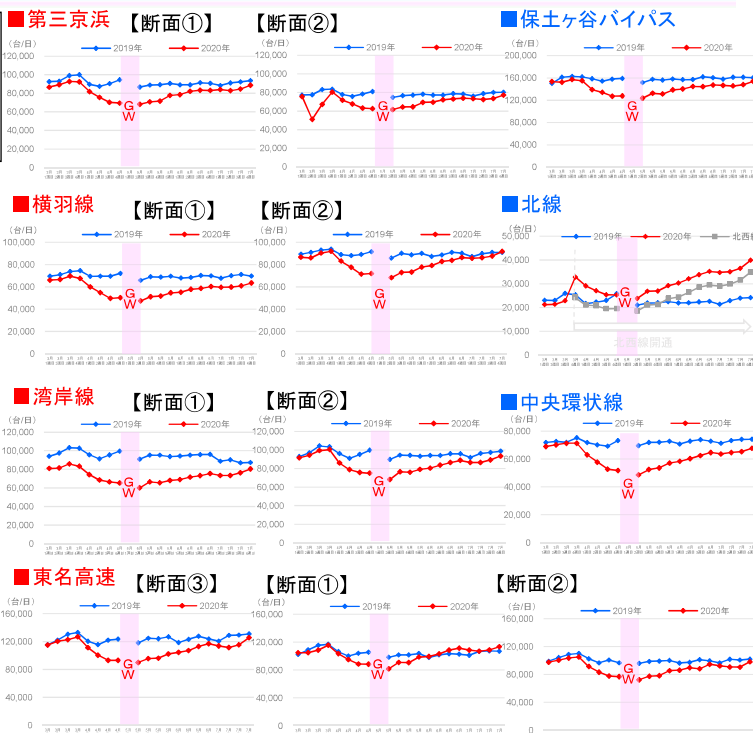
4

(1) 自専道の交通量変化【平日・交通量(全車)】

- 2020年は、多くの断面で2019年の交通量を下回る。特に4月1週目以降に減少が顕著。
- 北線は、北西線の開通後、前年を上回る交通量に増加。



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019.3月～7月、2020.3月～7月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)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
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、
2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※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



5

図 5-18 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(3/26)

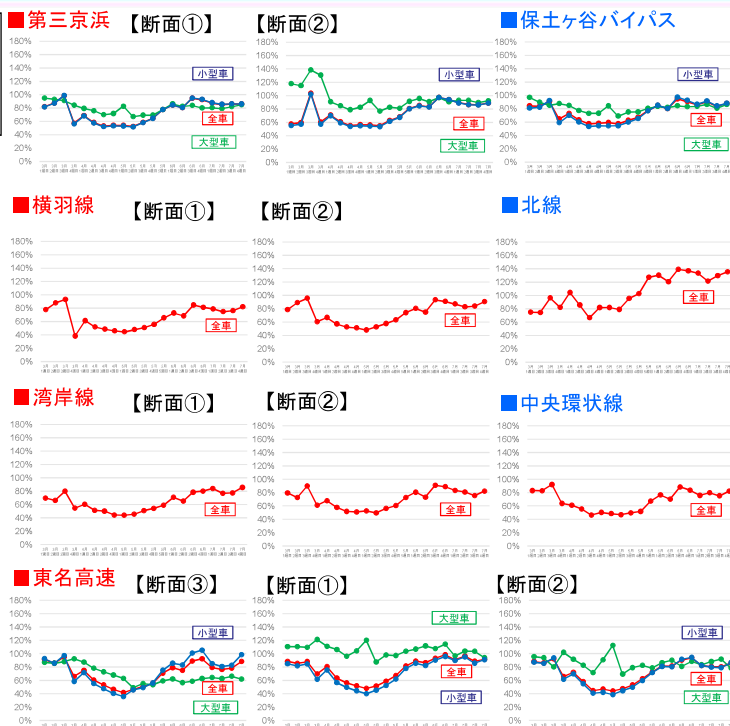
(1) 自専道の交通量変化【休日・変化率】

国土交通省

- 全車種は、多くの全断面で100%を下回り、4月下旬には50%程度。
- 5月2週目以降、小型車の回復傾向が顕著。



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019.3月～7月、2020.3月～7月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)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
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、
2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※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



6

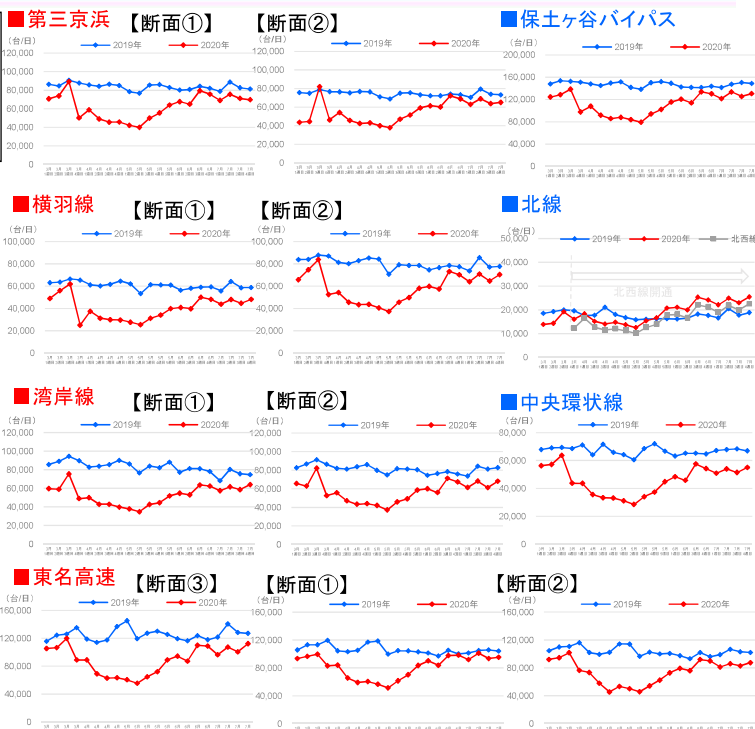
(1) 自専道の交通量変化【休日・交通量(全車)】

国土交通省

- 2020年は、多くの断面で2019年の交通量を下回る。特に3月4週目以降に減少傾向。
- 5月下旬以降、北線の交通量が前年の交通量を上回る。



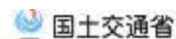
【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019.3月～7月、2020.3月～7月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、
2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う
外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある



7

図 5-19 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(4/26)

(2)一般道路【平日・変化率】

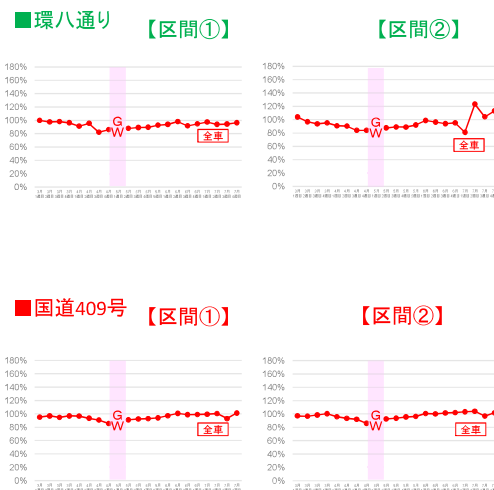


○ 環八通り、国道409号ともに2020年の交通量は前年と同程度。



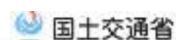
【出典】
データ：断面交通量情報(JARTIC)
期間：2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※交通量の補正について
断面交通量情報(JARTIC)は他のトラカンデータと比較して、欠損が見られたため、以下の方法で補正を行った。
○1時間交通量：計測した5分単位交通量を時間拡大
○24時間交通量：欠損している1時間単位交通量を他の日時の同一時間帯平均交通量で補完

※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

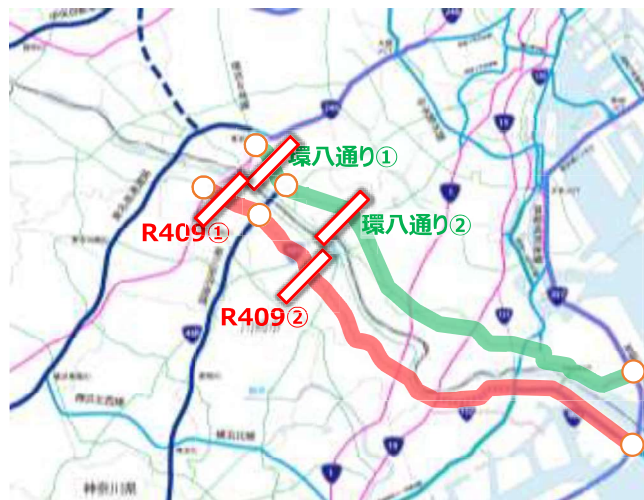


8

(2)一般道路【平日・交通量(全車)】

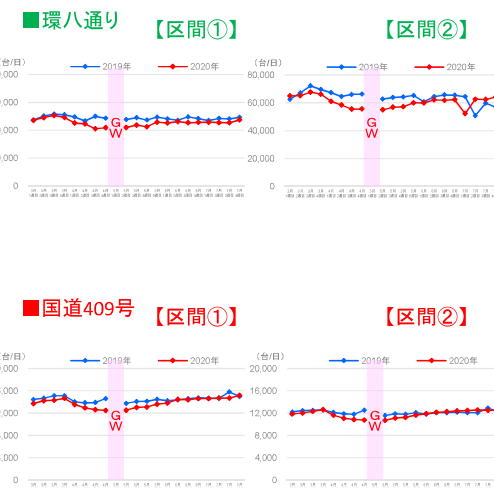


○ 環八通り、国道409号ともに2020年の交通量は前年と同程度。



【出典】
データ：断面交通量情報(JARTIC)
期間：2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※交通量の補正について
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

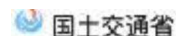
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う
外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある



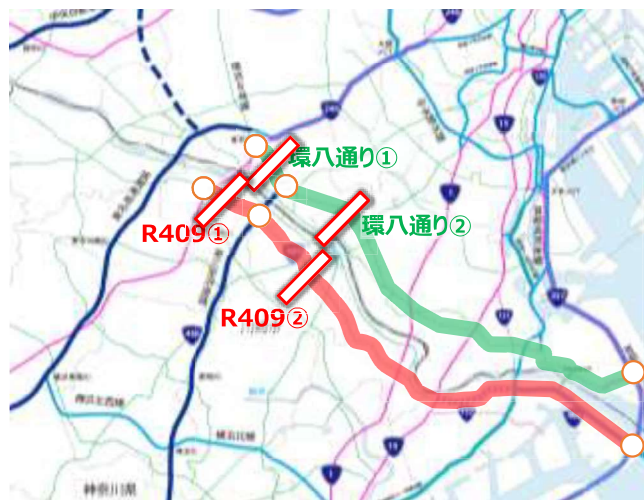
9

図 5-20 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(5/26)

(2)一般道路【休日・変化率】

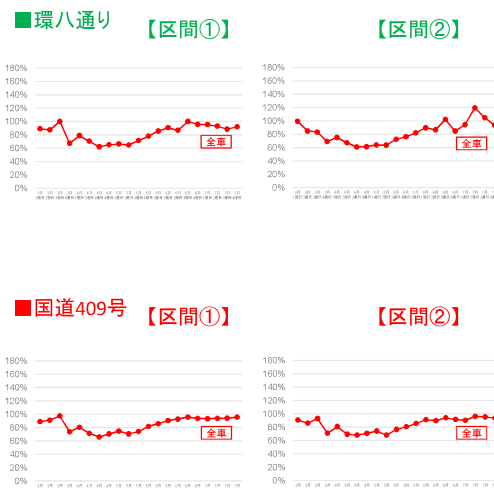


○ 環八通り、国道409号ともに5月以降に交通量が回復傾向。



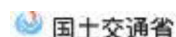
【出典】
データ：断面交通量情報(JARTIC)
期間：2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※交通量の補正について
断面交通量情報(JARTIC)は他のトラカンデータと比較して、欠損が見られたため、以下の方法で補正を行った。
○1時間交通量：計測した5分単位交通量を時間拡大
○24時間交通量：欠損している1時間単位交通量を他の日時の同一時間帯平均交通量で補完

※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

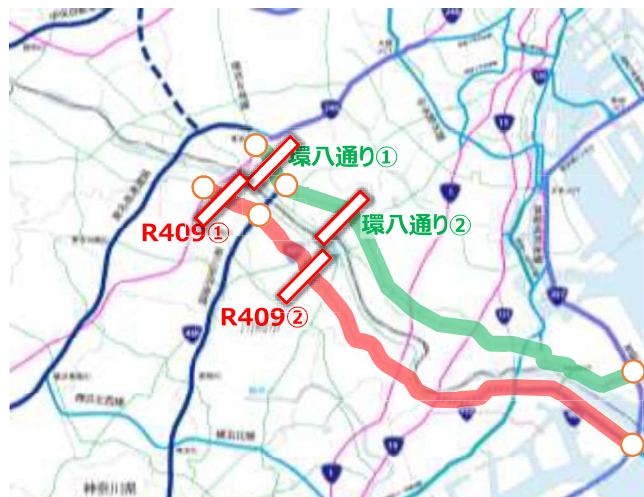


10

(2)一般道路【休日・交通量(全車)】

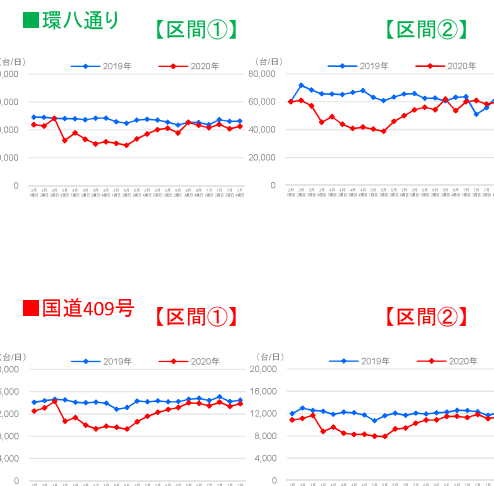


○ 環八通り、国道409号ともに5月以降に交通量が回復傾向



【出典】
データ：断面交通量情報(JARTIC)
期間：2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※交通量の補正について
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

※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



11

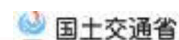
図 5-21 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(6/26)

交通状況のモニタリング

2. 昼間12時間平均旅行速度の変化

※本分析では、2019年3～7月と2020年3～7月の前年同月同週で交通状況を比較
【例】2019年3月4日(月)～10日(日)と2020年3月2日(月)～8日(日)で比較

(1)沿線自治体【川崎市・平日】



- 高速道路では、最大で約17km/h程度速度差があったが、直近では約10km/h程度速度差となっている。
- その他道路では大きな変化はみられない。

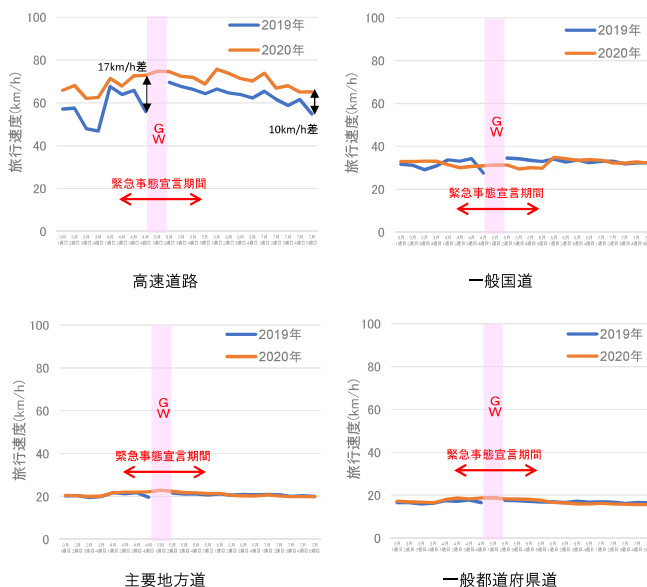
【川崎市内】



【出典】
データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間:2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計:特殊用途用GPS搭載型車載器以外のデータを対象に
平日昼間12h平均旅行速度を算出

※GW:2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、
2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
緊急事態宣言:2020年4月7日(火)～5月25日(月)

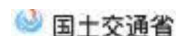
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある



13

図 5-22 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(7/26)

(1)沿線自治体【世田谷区・大田区・平日】



- 高速道路では、最大で約27km/h程度の変化があったが、直近では約14km/h程度の変化となっている。
○ その他道路では大きな変化はみられない。

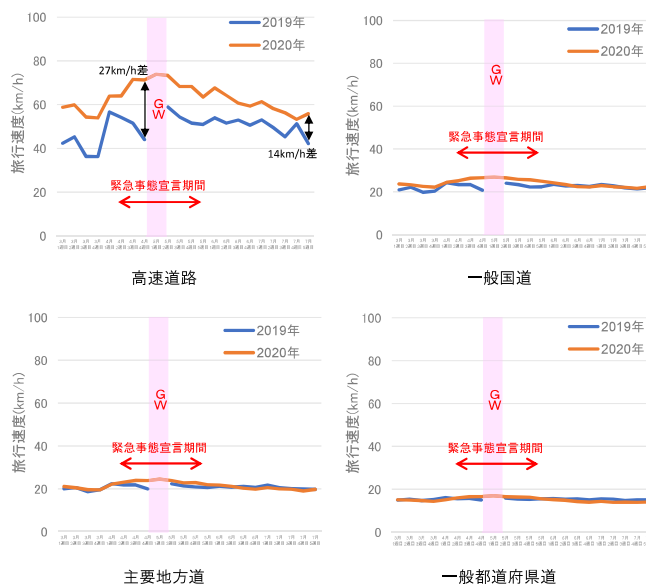
【世田谷区・大田区内】



【出典】
データ：ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間：2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計：特殊用途用GPS発話型車載器以外のデータを対象に
平日昼間12h平均旅行速度を算出

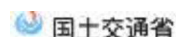
※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、
2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
緊急事態宣言：2020年4月7日(火)～5月25日(月)

※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



14

(1)沿線自治体【川崎市・休日】



- 高速道路では、最大で約26km/h程度の変化があったが、直近では約7km/h程度の変化となっている。
○ その他道路では大きな変化はみられない。

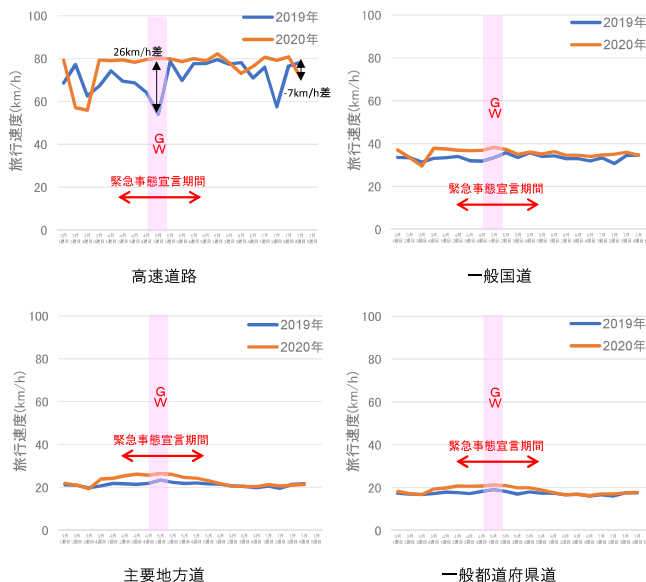
【川崎市内】



【出典】
データ：ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間：2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計：特殊用途用GPS発話型車載器以外のデータを対象に
平日昼間12h平均旅行速度を算出

※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、
2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
緊急事態宣言：2020年4月7日(火)～5月25日(月)

※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



15

図 5-23 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(8/26)

(1)沿線自治体【世田谷区・大田区・休日】

国土交通省

- 高速道路では、最大で約31km/h程度の速度差があったが、直近では約2km/h程度の速度差となっている。
 ○ その他道路では大きな変化はみられない。

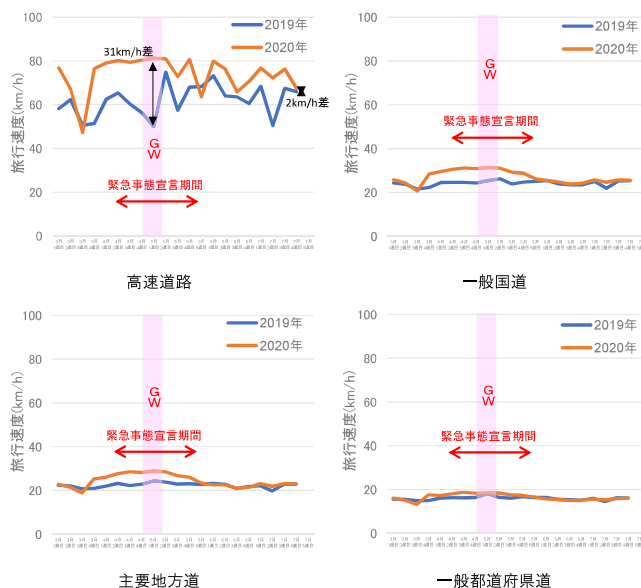
【世田谷区・大田区内】



【出典】
 データ：ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
 期間：2019年3月～7月
 2020年3月～7月
 集計：特殊用途用GPS発話型車載器以外のデータを対象に
 平日昼間12h平均旅行速度を算出

※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、
 2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
 緊急事態宣言：2020年4月7日(火)～5月25日(月)

※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



16

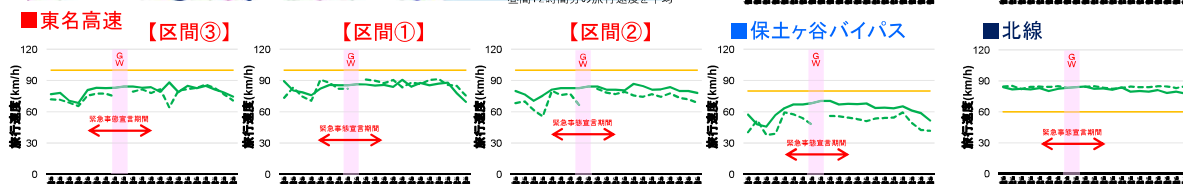
(2)自専道【平日・上下平均】

国土交通省

- 平日の保土ヶ谷バイパスは7月4週目においても2020年のほうが旅行速度が高い。



【出典】
 データ：ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
 期間：2019年3月～7月
 2020年3月～7月
 集計：特殊用途用GPS発話型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の
 昼間12時間分の旅行速度を平均



※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする。緊急事態宣言：2020年4月7日(火)～5月25日(月)
 ※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

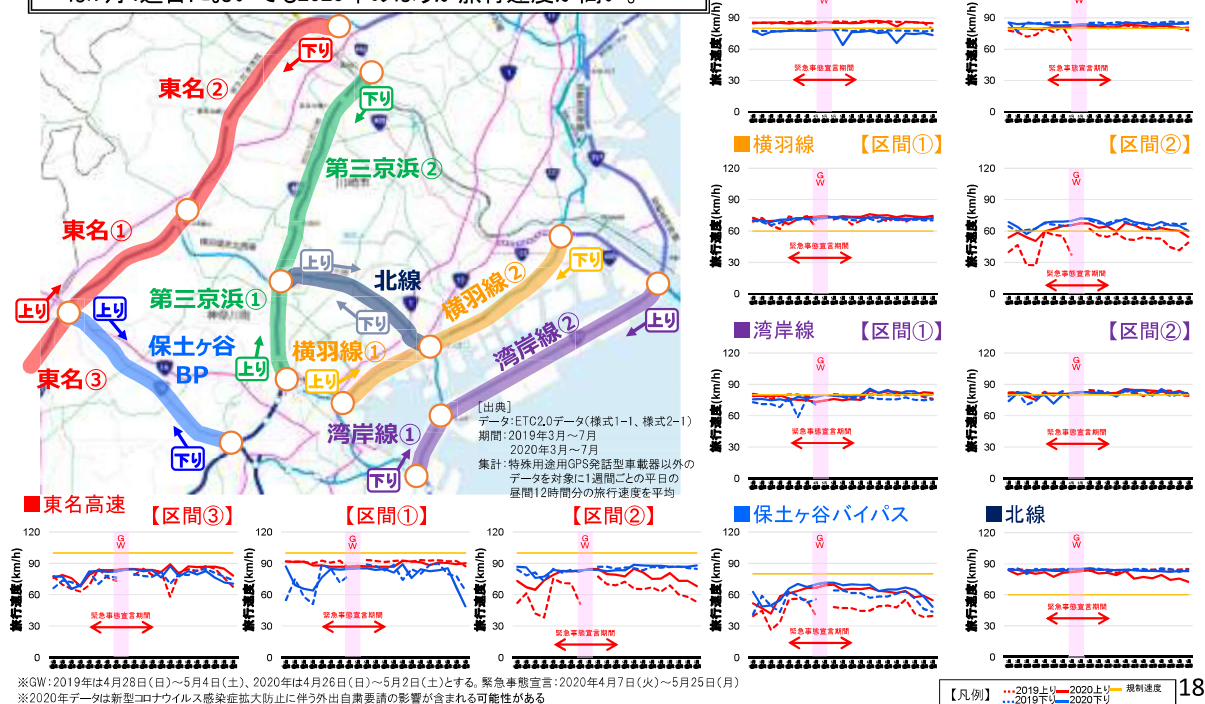
【凡例】...2019 2020 規制速度

17

図 5-24 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(9/26)

(2)自専道【平日・上下方向別】

○ 平日の東名区間②上りと保土ヶ谷バイパス上り、湾岸線①下りは7月4週目においても2020年のほうが旅行速度が高い。

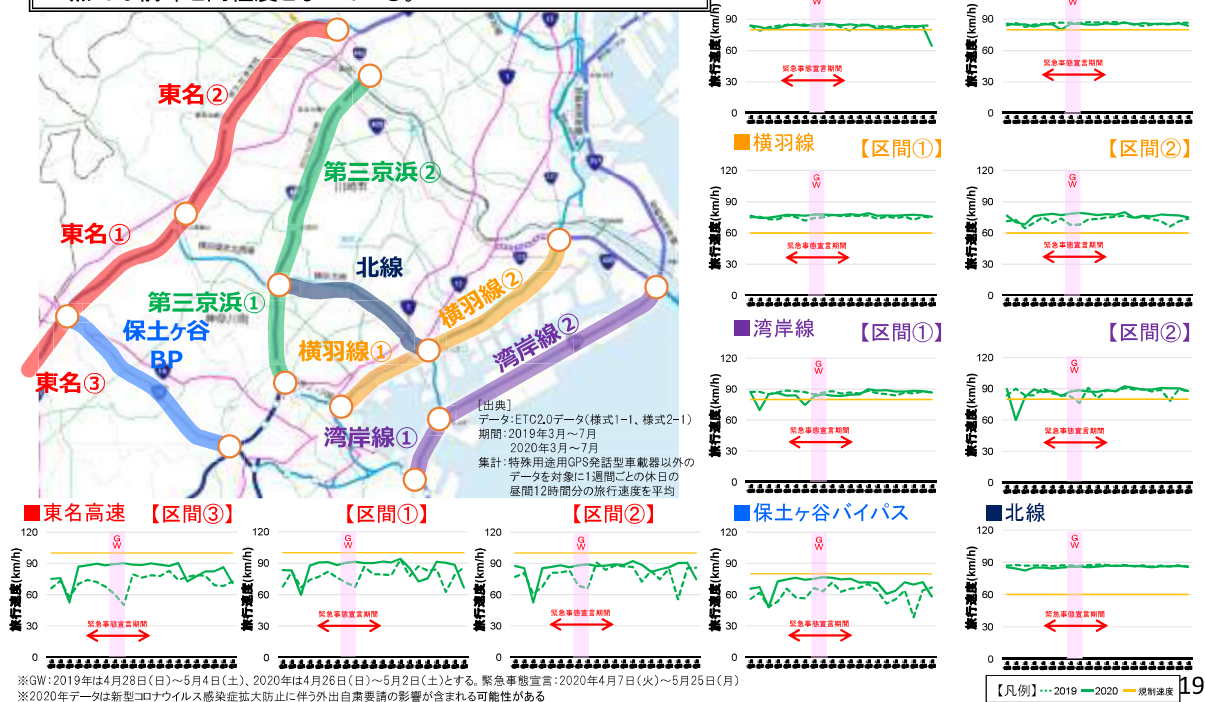


※GW:2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする。緊急事態宣言:2020年4月7日(火)～5月25日(月)
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

【凡例】 ... 2019上り 2020上り 規制速度
... 2019下り 2020下り

(2) 自専道【休日・上下平均】

○ 休日は多くの区間で一時的に速度向上していたが、7月4週時点では前年と同程度となっている。



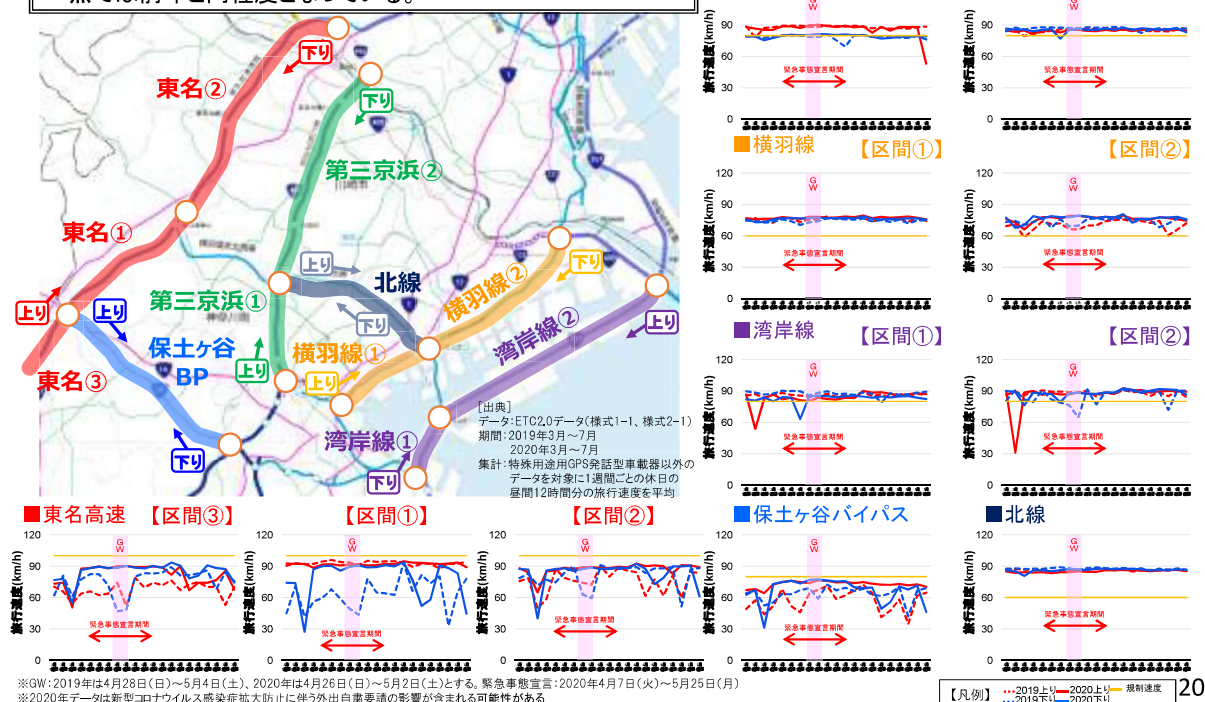
※GW:2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする。緊急事態宣言:2020年4月7日(火)～5月25日(月)
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

【凡例】... 2019 — 2020 — 规划速度 19

図 5-25 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(10/26)

(2) 自専道【休日・上下方向別】

○ 休日は多くの区間で一時的に速度向上していたが、7月4週時点では前年と同程度となっている。



(3) 一般道路【平日・上下平均】

○ 一般道路の平日は環八通り、国道409号ともに区間①は緊急事態宣言期間の旅行速度が向上。
○ 環八通り、国道409号の区間②では大きな変化はみられない。

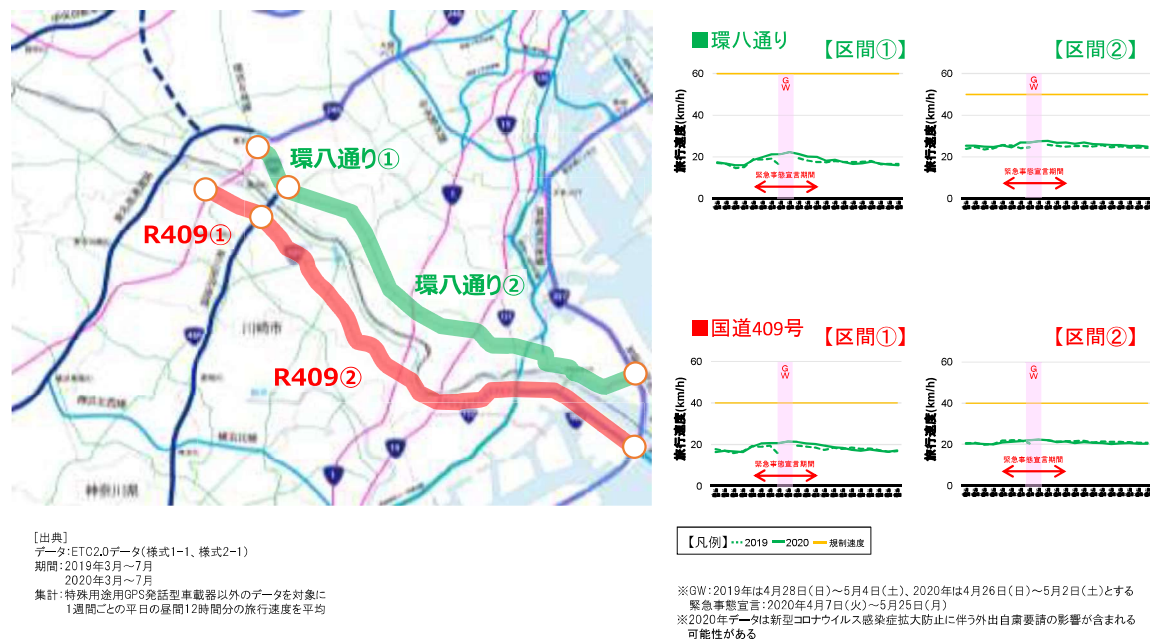
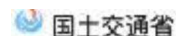


図 5-26 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(11/26)

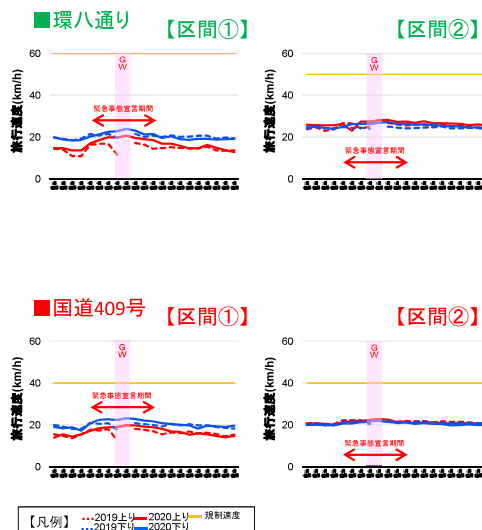
(3)一般道路【平日・上下方向別】



- 一般道路の平日は環八通り、国道409号ともに区間①は緊急事態宣言期間の旅行速度が向上。
- 環八通りの区間②では大きな変化はみられない。



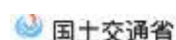
【出典】
データ：ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間：2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計：特殊用途用GPS発信型車載器以外のデータを対象に
1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均



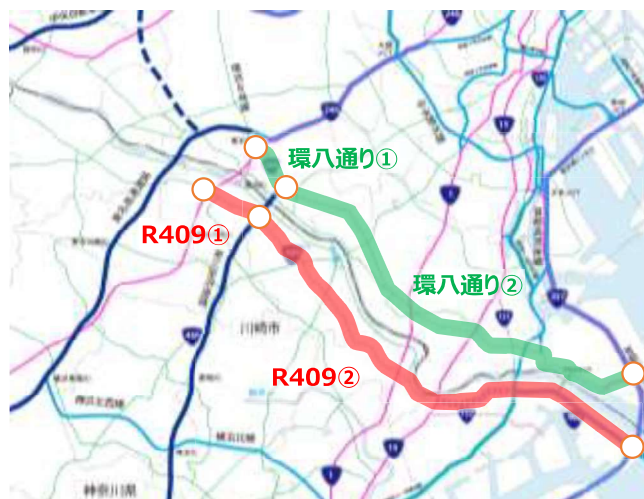
※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
緊急事態宣言：2020年4月7日(火)～5月25日(月)
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

22

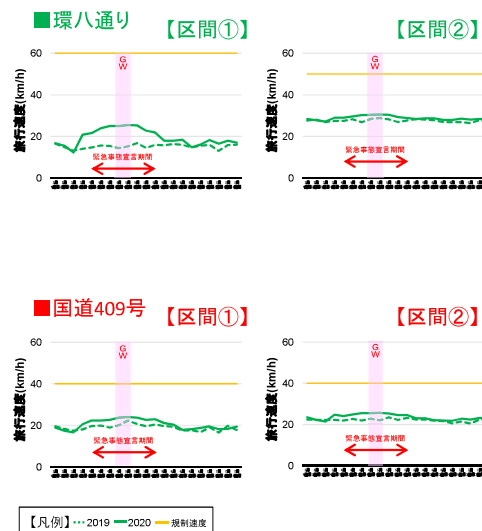
(3)一般道路【休日・上下平均】



- 一般道路の休日は環八通り、国道409号ともに緊急事態宣言期間は旅行速度の向上。
- 環八通りの区間②では大きな変化はみられない。



【出典】
データ：ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間：2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計：特殊用途用GPS発信型車載器以外のデータを対象に
1週間ごとの休日の昼間12時間分の旅行速度を平均

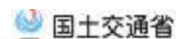


※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
緊急事態宣言：2020年4月7日(火)～5月25日(月)
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

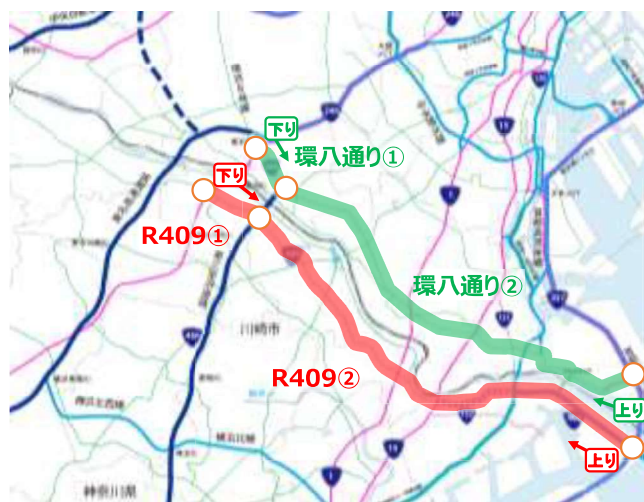
23

図 5-27 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(12/26)

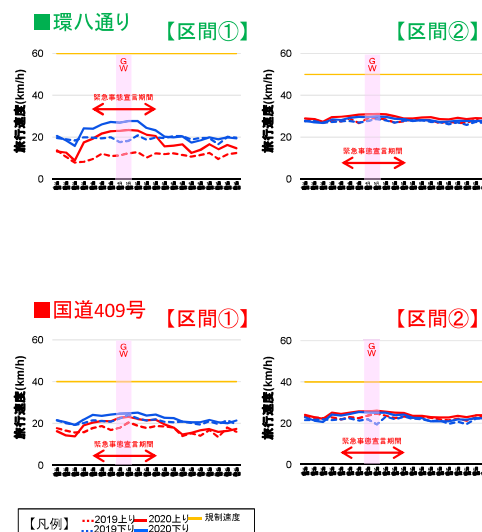
(3)一般道路【休日・上下方向別】



- 一般道路の休日は環八通り、国道409号ともに緊急事態宣言期間は旅行速度の向上。
- 環八通りの区間②では大きな変化はみられない。



【出典】
データ：ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間：2019年3月～7月
2020年3月～7月
集計：特殊用途用GPS発話型車載器以外のデータを対象に
1週間ごとの休日の昼間12時間分の旅行速度を平均



※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
緊急事態宣言：2020年4月7日(火)～5月25日(月)
※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

24

横浜北西線開通による交通状況の変化

1. 自専道の変化

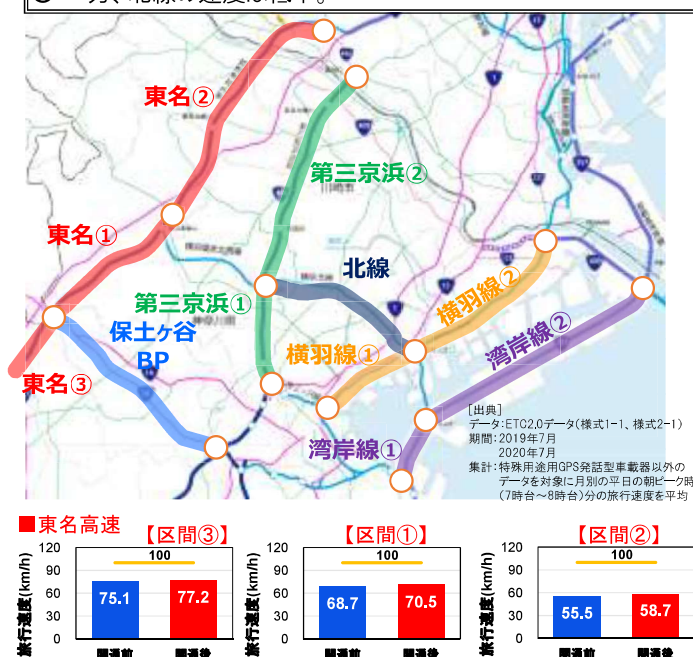
※本分析では、2019年7月と2020年7月(速報値)の前年同月で交通状況と比較

図 5-28 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(13/26)

(1) 旅行速度(朝ピーク時)変化【平日・上下平均】

国土交通省

- 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。
○ 一方、北線の速度は低下。



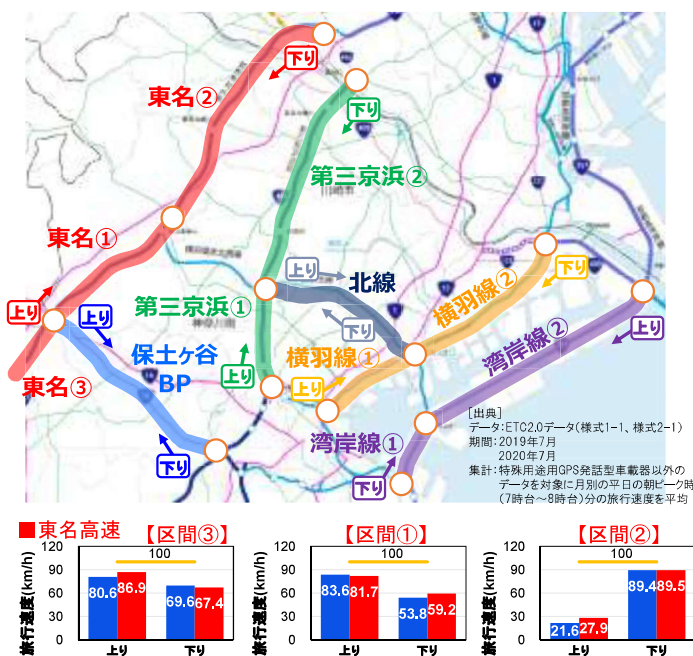
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

【凡例】 規制速度 26

(1) 旅行速度(朝ピーク時)変化【平日・上下線別】

国土交通省

- 北西線開通後、保土ヶ谷下りと湾岸線区間①下りの速度向上。



※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

【凡例】 開通前(2019) 開通後(2020) 規制速度 27

図 5-29 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(14/26)

(1) 旅行速度(朝ピーク時)変化【休日・上下平均】

国土交通省

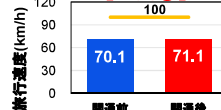
○ 北西線開通後、保土ヶ谷バイパスの速度向上。



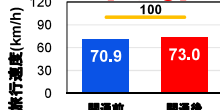
■ 東名高速



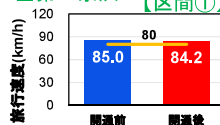
■ 第三京浜



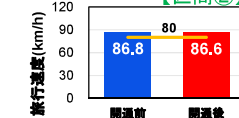
■ 横羽線



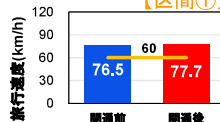
■ 第三京浜



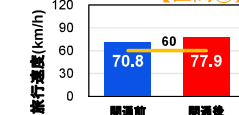
■ 第三京浜



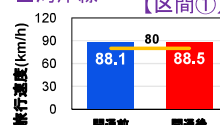
■ 横羽線



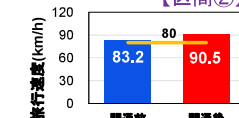
■ 横羽線



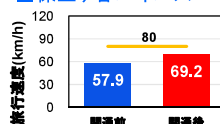
■ 湾岸線



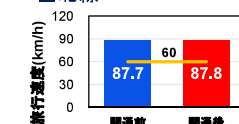
■ 湾岸線



■ 保土ヶ谷バイパス



■ 北線



※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

【凡例】 規制速度 28

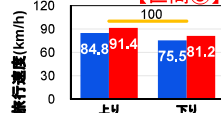
(1) 旅行速度(朝ピーク時)変化【休日・上下線別】

国土交通省

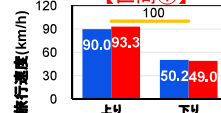
○ 北西線開通後、保土ヶ谷バイパス上りの速度向上。



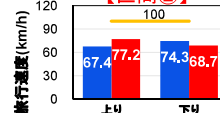
■ 東名高速



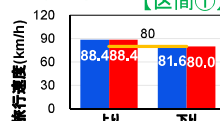
■ 第三京浜



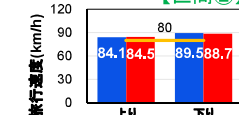
■ 横羽線



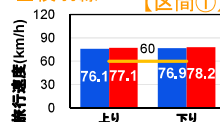
■ 第三京浜



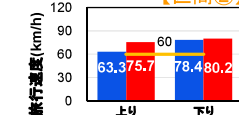
■ 第三京浜



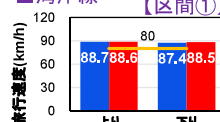
■ 横羽線



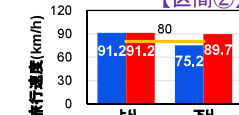
■ 横羽線



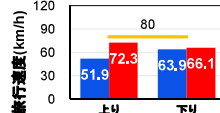
■ 湾岸線



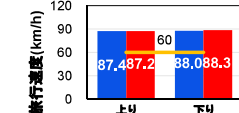
■ 湾岸線



■ 保土ヶ谷バイパス



■ 北線



※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

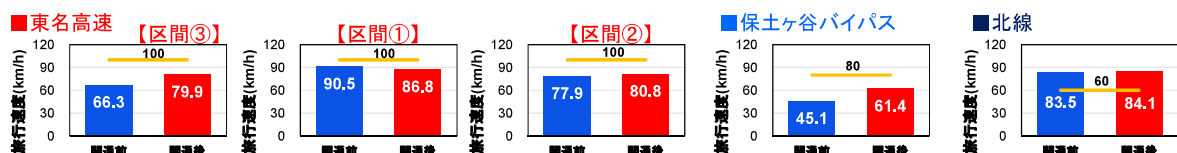
【凡例】 開通前(2019) 開通後(2020) 規制速度 29

図 5-30 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(15/26)

(1) 旅行速度(タピーク時)変化【平日・上下平均】

国土交通省

○ 北西線開通後、東名区間③と保土ヶ谷バイパスの速度向上。



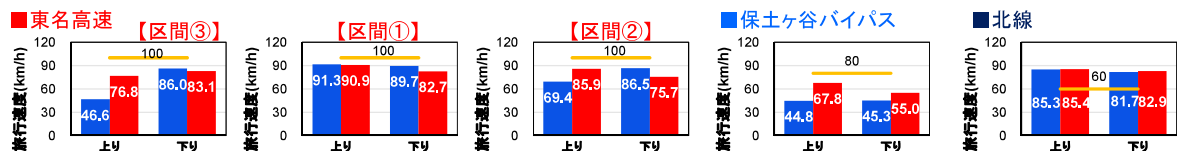
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

【凡例】 — 規制速度 30

(1) 旅行速度(タピーク時)変化【平日・上下線別】

国土交通省

○ 北西線開通後、保土ヶ谷バイパスと東名区間③上りの速度向上。



※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

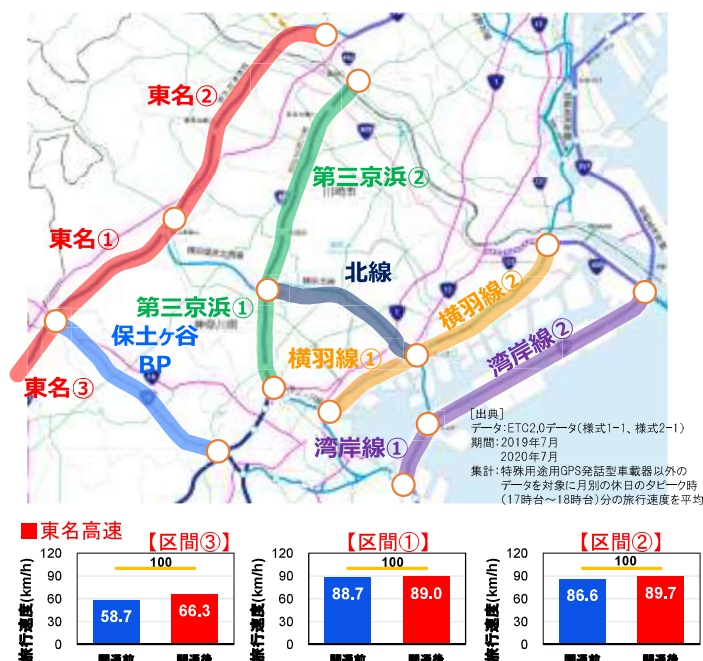
【凡例】 ■ 開通前(2019) ■ 開通後(2020) — 規制速度 31

図 5-31 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(16/26)

(1) 旅行速度(タピーク時)変化【休日・上下平均】

国土交通省

○ 北西線開通後、保土ヶ谷バイパスの速度向上。



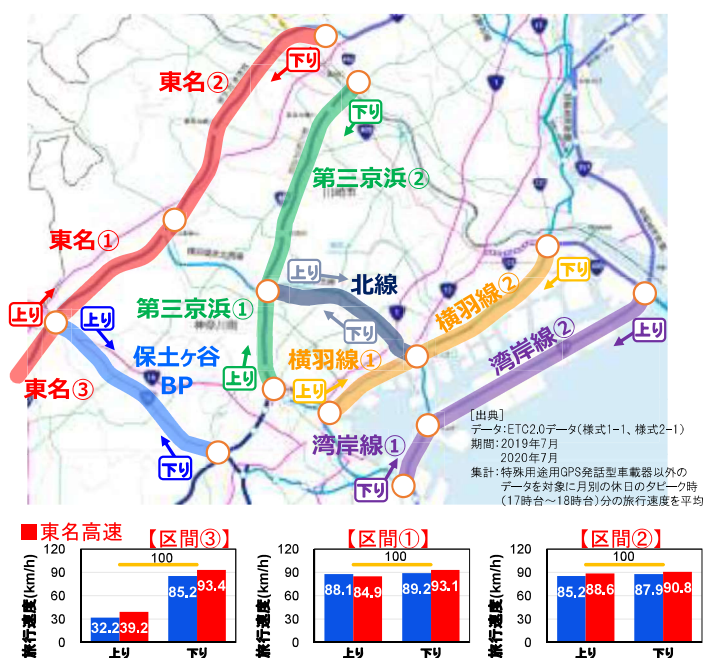
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

【凡例】 規制速度 32

(1) 旅行速度(タピーク時)変化【休日・上下線別】

国土交通省

○ 北西線開通後、保土ヶ谷バイパスの速度向上。

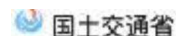


※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

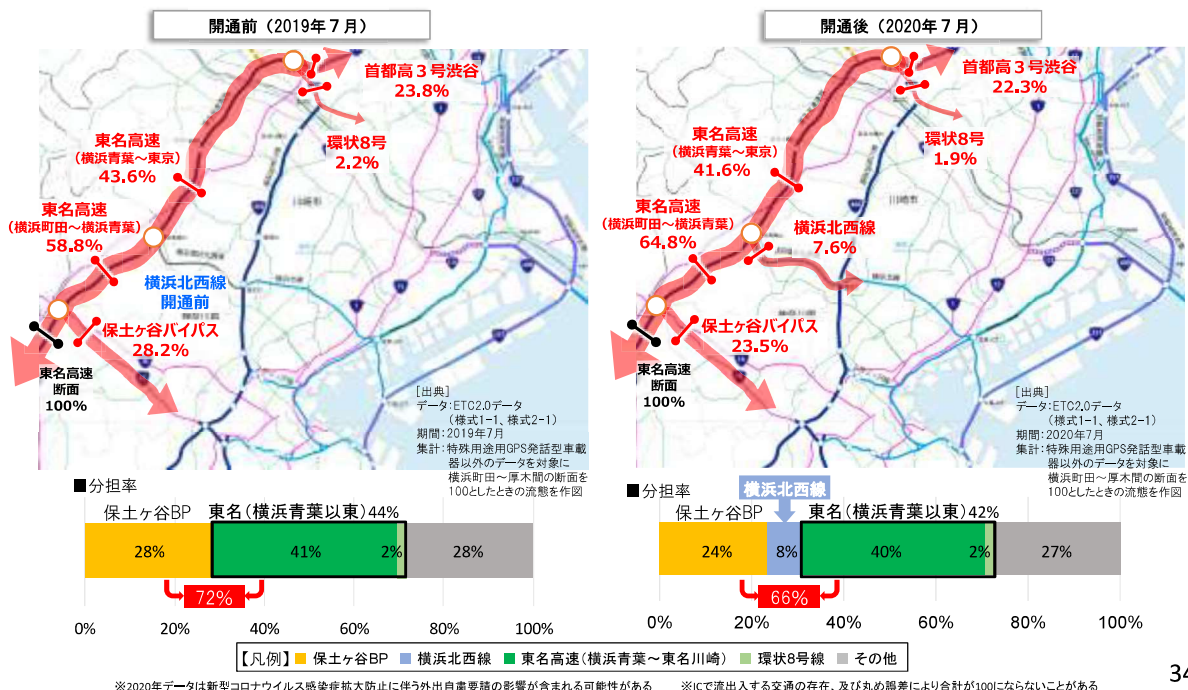
【凡例】 開通前(2019) 開通後(2020) 規制速度 33

図 5-32 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(17/26)

(2)交通流態の変化【平日】

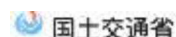


- 北西線開通後、東名高速(横浜青葉以東)及び保土ヶ谷バイパス利用割合が約72%⇒約66%と約6%減少。
- 環八の利用割合は大きな変化なし。

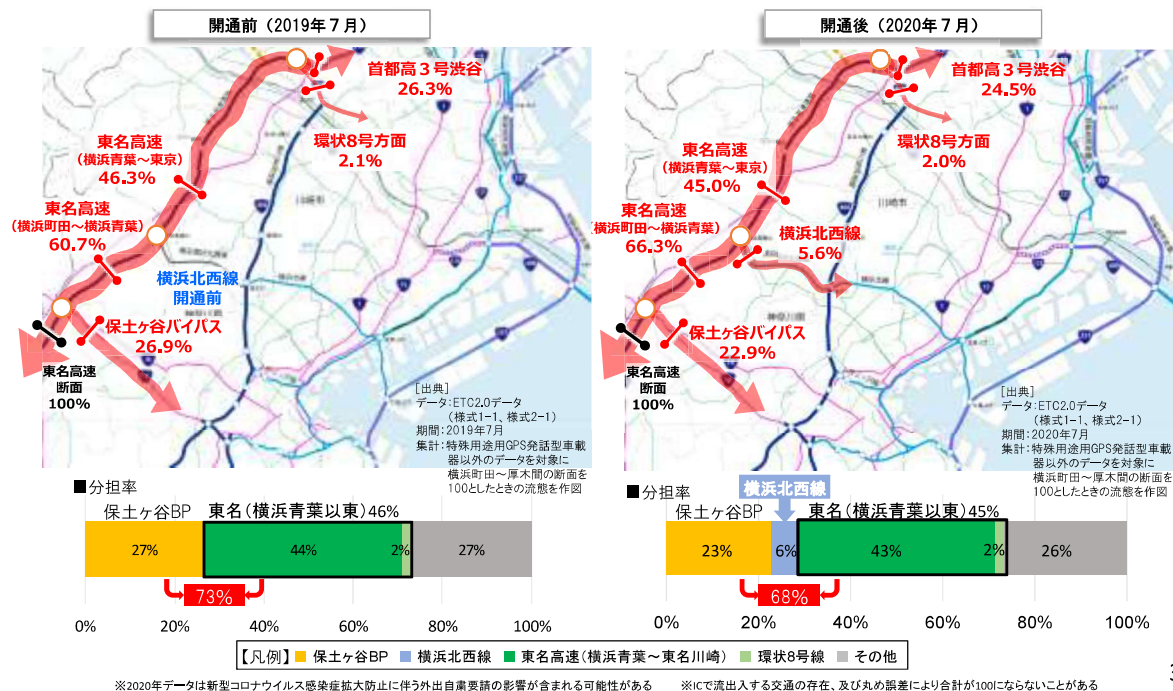


34

(2)交通流態の変化【休日】



- 北西線開通後、東名高速(横浜青葉以東)及び保土ヶ谷バイパス利用割合が約73%⇒約68%と約5%減少。
- 環八の利用割合は大きな変化なし。



35

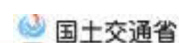
図 5-33 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(18/26)

横浜北西線開通による交通状況の変化

2. 一般道路の変化

※本分析では、2019年7月と2020年7月の前年同月平日で交通状況を比較

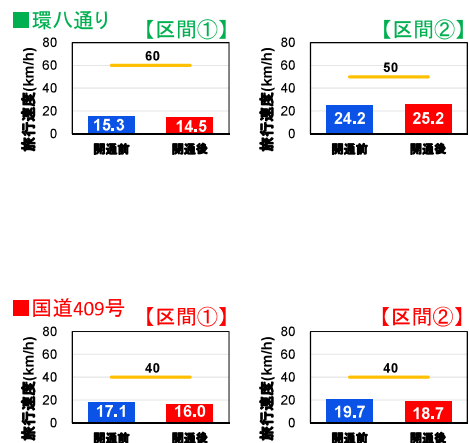
(1) 旅行速度変化(朝ピーク)【平日・上下平均】



○ 北西線開通後に速度の向上はみられない。



【出典】
データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間:2019年7月
2020年7月
集計:特殊用途用GPS発話型車載器以外のデータを対象に
平日の朝ピーク時(7時台～8時台)分の上下旅行速度を平均

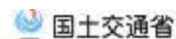


【凡例】 — 制限速度

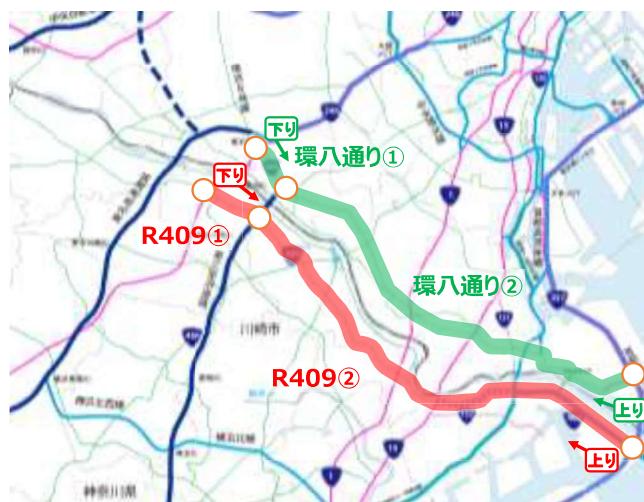
37

図 5-34 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(19/26)

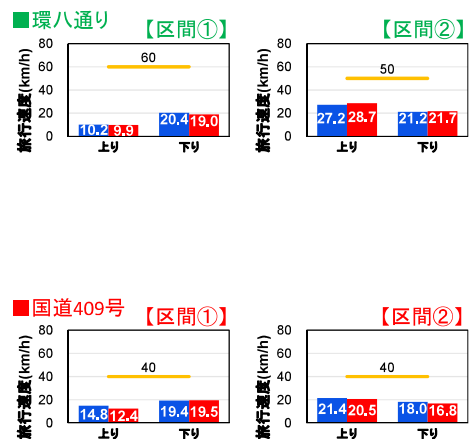
(1) 旅行速度変化(朝ピーク)【平日・上下線別】



○ 北西線開通後に速度の向上はみられない。



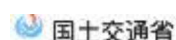
【出典】
データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間:2019年7月
2020年7月
集計:特殊用途用GPS発話型車載器以外のデータを対象に
平日の朝ピーク時(7時台～8時台)分の上下旅行速度を平均



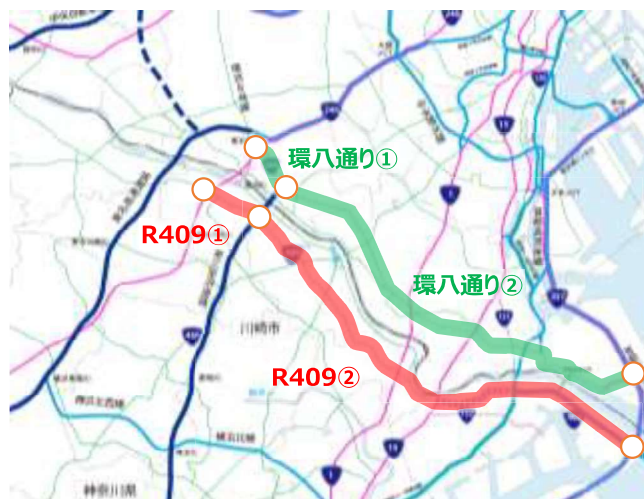
【凡例】■ 開通前(2019) ■ 開通後(2020) — 規制速度

38

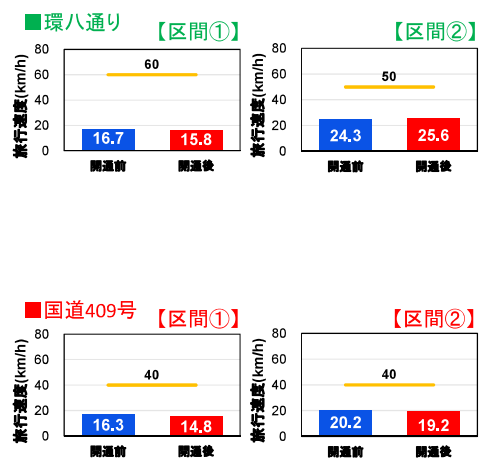
(1) 旅行速度変化(タピーク)【平日・上下平均】



○ 北西線開通後に速度の向上はみられない。



【出典】
データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間:2019年7月
2020年7月
集計:特殊用途用GPS発話型車載器以外のデータを対象に
平日のタピーク時(17時台～18時台)分の上下旅行速度を平均

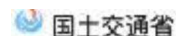


【凡例】— 規制速度

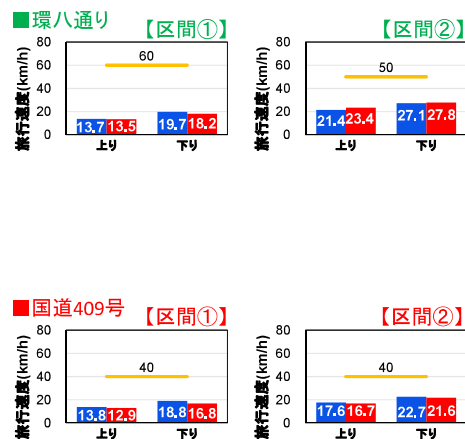
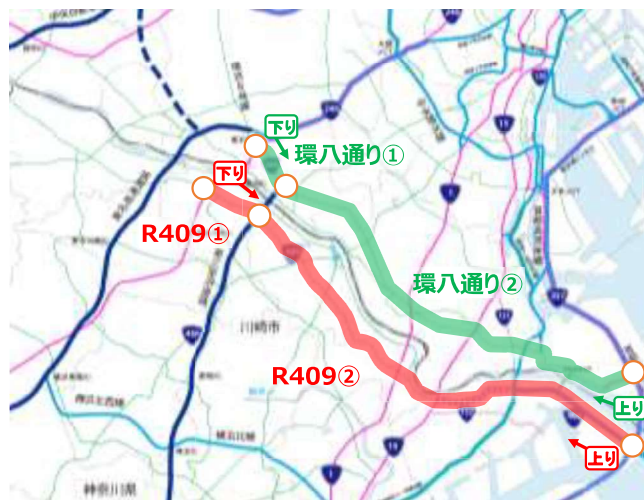
39

図 5-35 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(20/26)

(1)旅行速度変化(タピック)【平日・上下線別】



○ 北西線開通後に速度の向上はみられない。

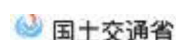


〔出典〕
データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
期間:2019年7月
2020年7月
集計:特殊用途GPS発信型車載器以外のデータを対象に
平日のタピック時(17時台~18時台)分の上下旅行速度を平均

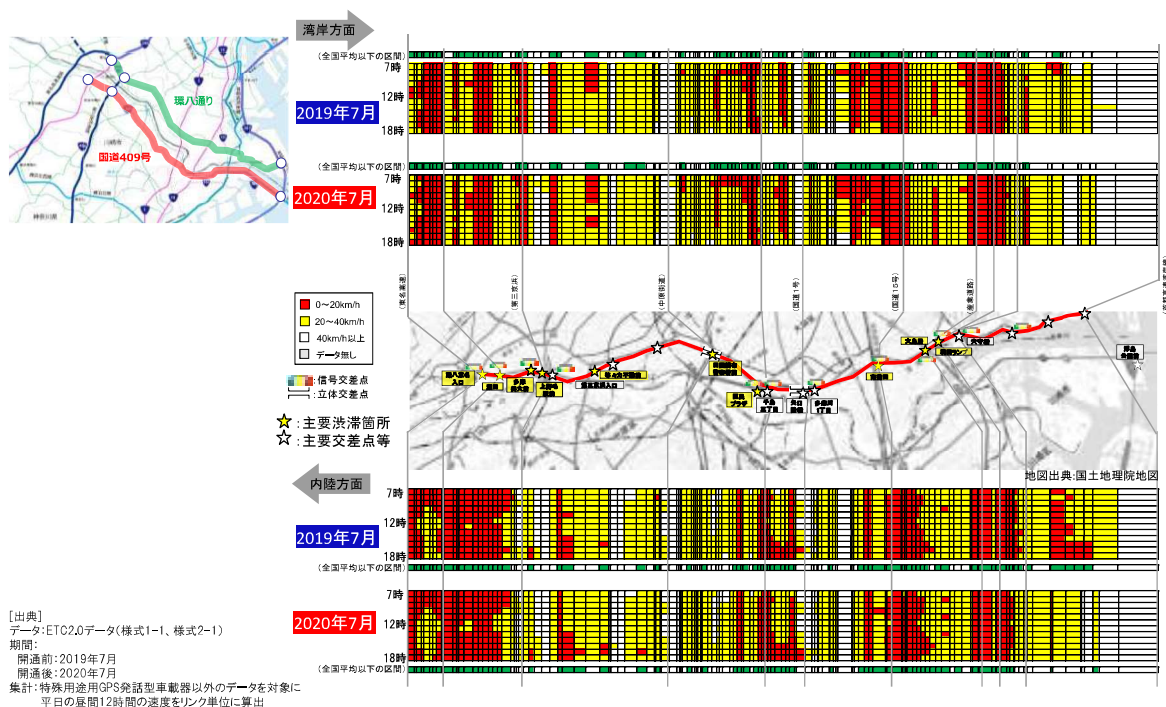
〔凡例〕■開通前(2019) ■開通後(2020) —規制速度

40

(1)旅行速度変化(モザイク図)【平日・環八通り】



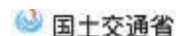
○ 北西線開通後、環八通りの旅行速度に大きな変化はみられない。



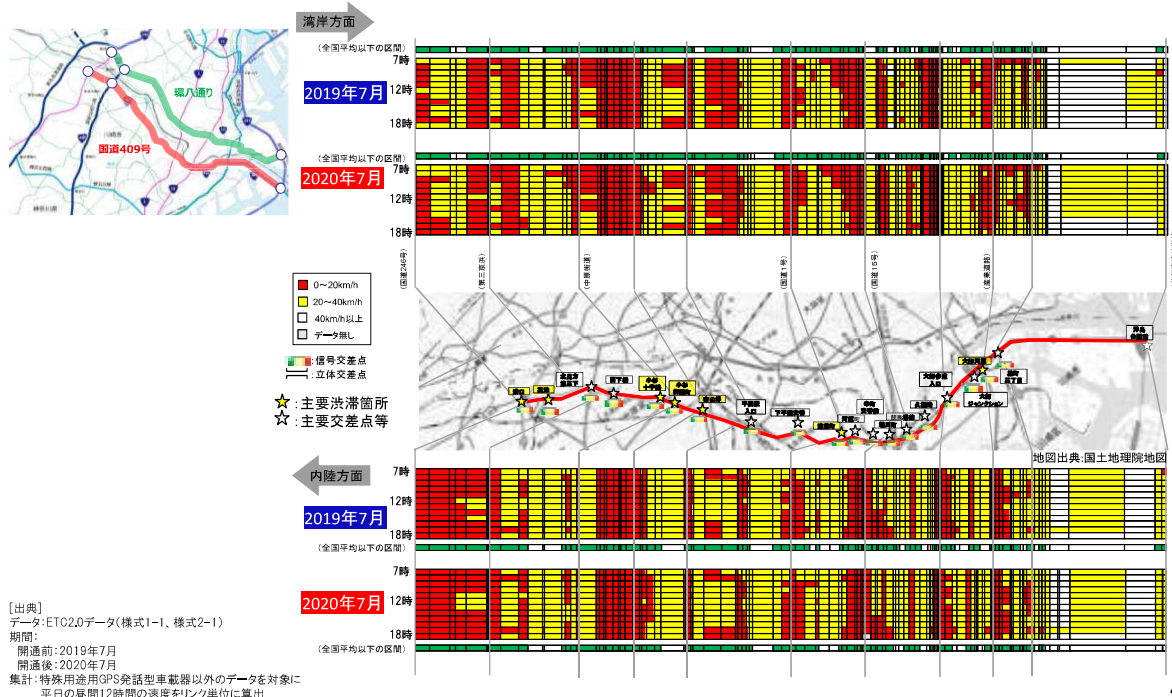
41

図 5-36 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(21/26)

(1) 旅行速度変化(モザイク図)【平日・国道409号】

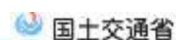


○ 北西線開通後、国道409号の旅行速度に大きな変化はみられない。

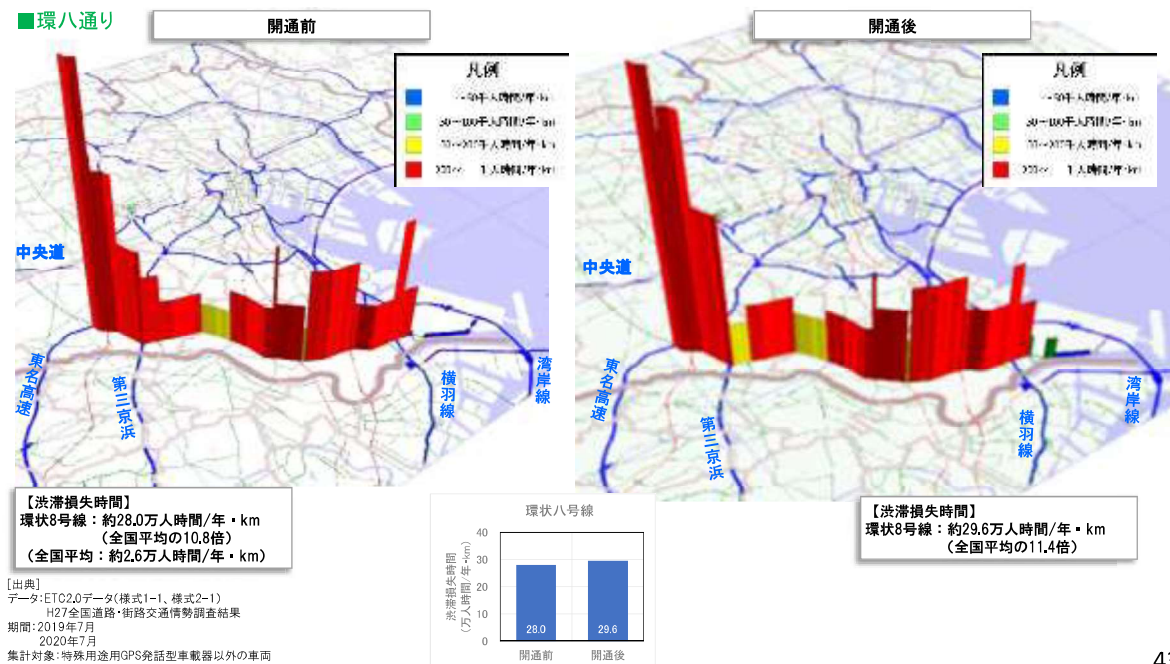


42

(2) 渋滞損失時間【平日・環八通り】



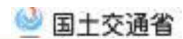
○ 北西線開通後、区間全体での渋滞損失時間に大きな変化はみられない。
○ 環八通りの東名～第三京浜間の渋滞損失時間が増加。



43

図 5-37 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(22/26)

(2) 渋滞損失時間【平日・国道409号】

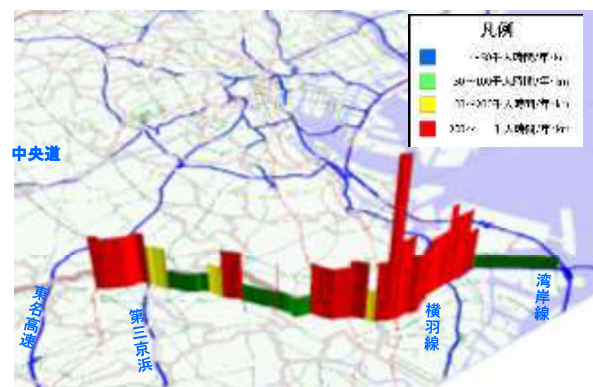
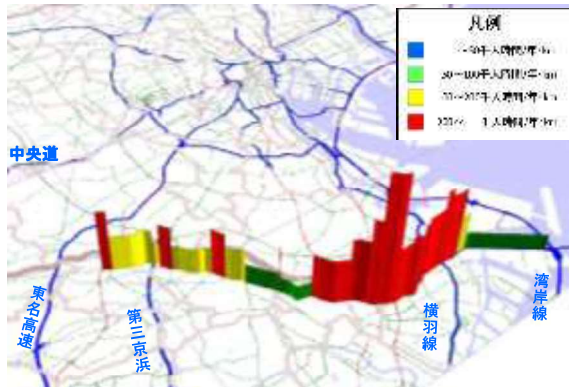


- 北西線開通後、区間全体での渋滞損失時間に大きな変化はみられない。
- 国道409号の東名～第三京浜間の渋滞損失時間が増加。

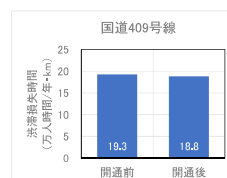
■ 国道409号

開通前

開通後



【渋滞損失時間】
国道409号：約19.3万人時間/年・km
(全国平均の7.4倍)
(全国平均：約2.6万人時間/年・km)

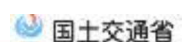


【渋滞損失時間】
国道409号：約18.8人時間/年・km
(全国平均の7.2倍)
(全国平均：約2.6万人時間/年・km)

【出典】
データ：ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
H27全国道路・街路交通情勢調査結果
期間：2019年7月
2020年7月
集計対象：特殊用途GPS発着型車載器以外の車両

44

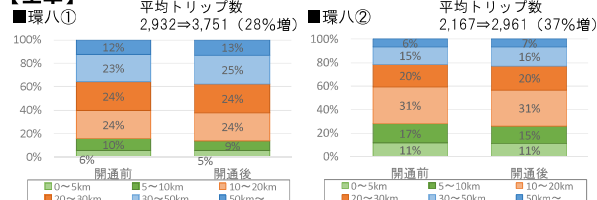
(3) 交通特性変化(トリップ長)【平日・環八通り】



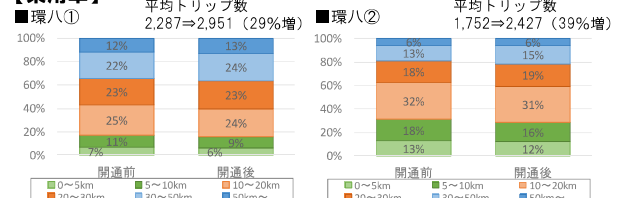
- 北西線開通後、環八通りのトリップ長に大きな変化はみられない。



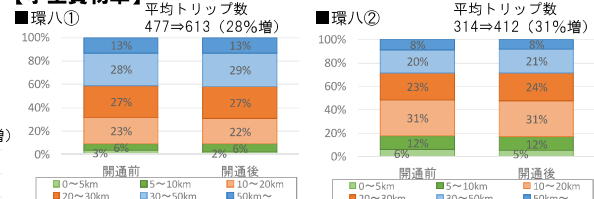
【全車】



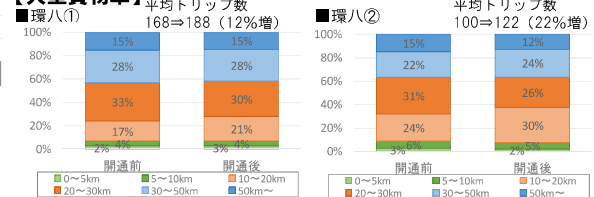
【乗用車】



【小型貨物車】



【大型貨物車】

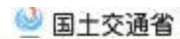


【出典】
データ：ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
特殊用途GPS発着型車載器以外のETC2.0データを基に、断面①、断面②を通過した車両の日平均トリップ数、トリップ長を集計
期間：開通前：2019年7月 開通後：2020年7月

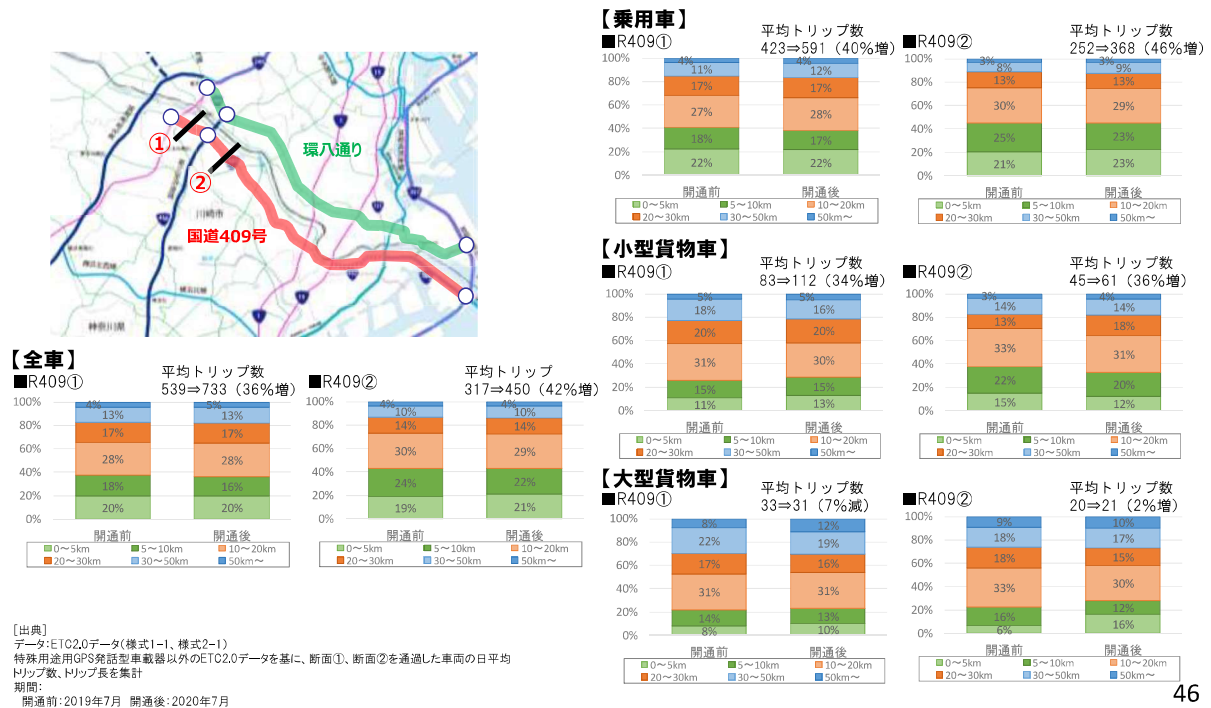
45

図 5-38 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(23/26)

(3)交通特性変化(トリップ長)【平日・国道409号】

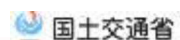


○ 北西線開通後、国道409号のトリップ長に大きな変化はみられない。

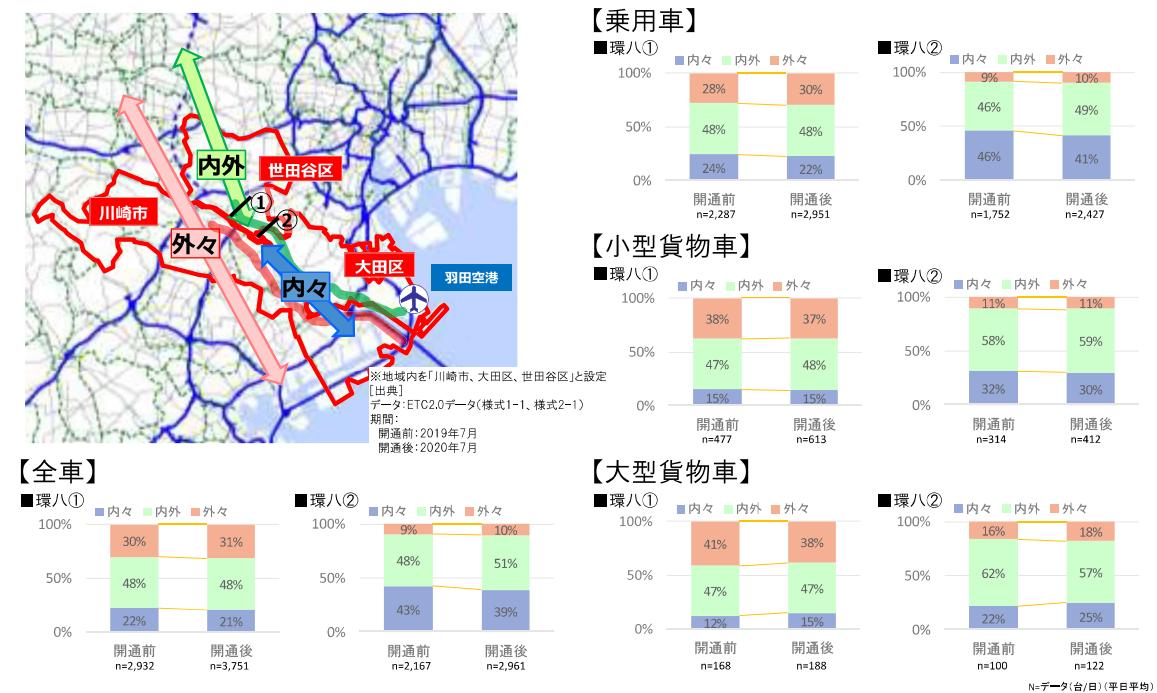


46

(3)交通特性変化(OD)【平日・環八通り】



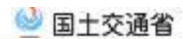
○ 北西線開通後、第三京浜以南(断面②)では乗用車の外々・内外交通が増加。



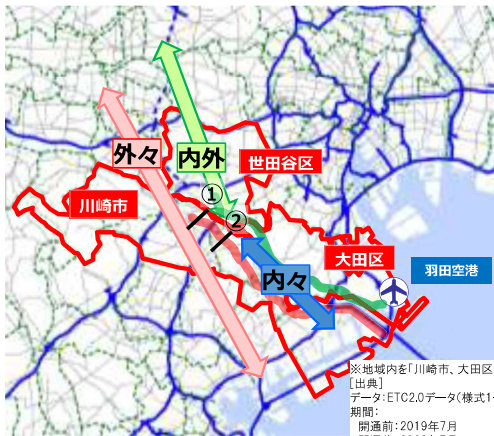
47

図 5-39 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(24/26)

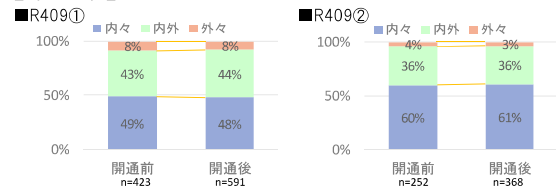
(3)交通特性変化(OD)【平日・国道409号】



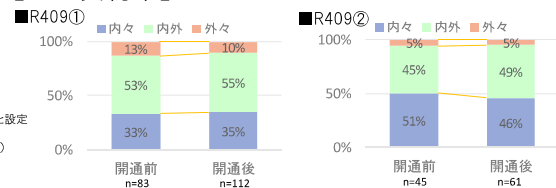
○ 北西線開通後、国道409号では大きな変化がみられない。



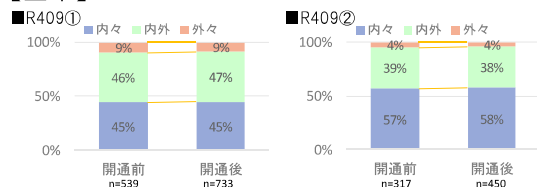
【乗用車】



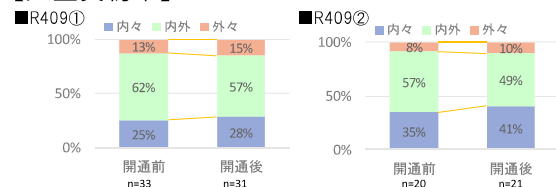
【小型貨物車】



【全車】



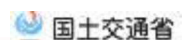
【大型貨物車】



N=データ(台/日)(平日平均)

48

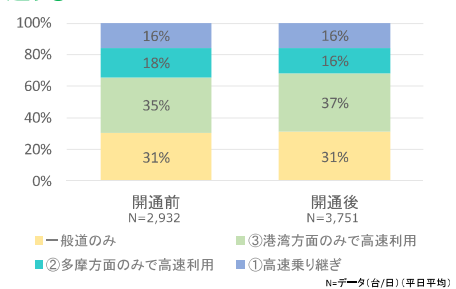
(3)交通特性変化(高速道路利用割合)【平日・環八通り】



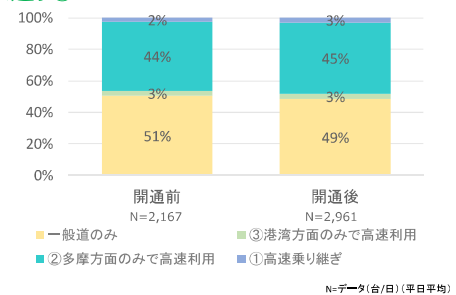
○ 北西線開通後、環八通りの高速利用割合に大きな変化はみられない。



環八通り①



環八通り②

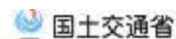


N=データ(台/日)(平日平均)

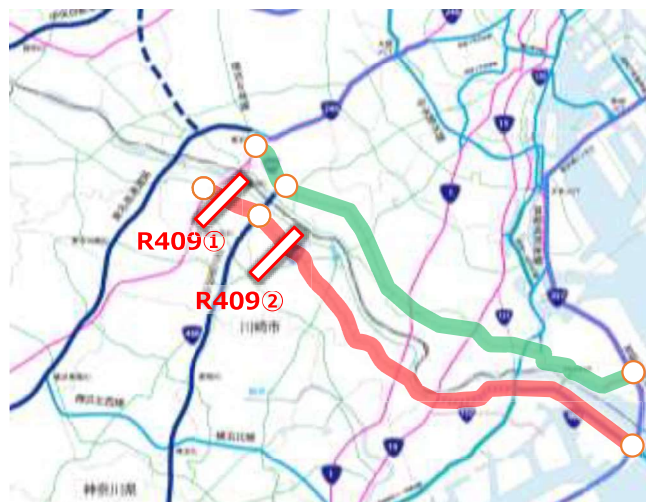
49

図 5-40 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(25/26)

(3)交通特性変化(高速道路利用割合)【平日・国道409号】

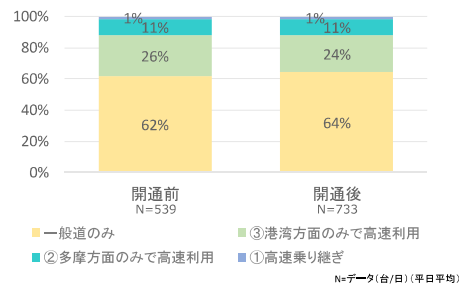


○ 北西線開通後、国道409号の高速利用割合に大きな変化はみられない。

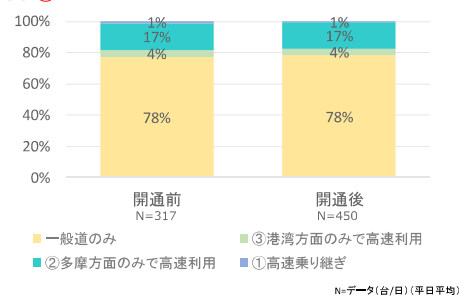


〔出典〕
データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
分析方法:計測断面を通過した特殊用途GPS発話型車載器以外の車両を対象に、計測断面前後において
関東近郊(1次メッシュ5339)での高速利用の有無を判定
期間:
開通前:2019年7月
開通後:2020年7月
①高速乗り継ぎ:設定断面通過前後ともに高速道路を利用
②多摩方面のみで高速利用:設定断面通過前後において多摩方面のみで高速道路を利用
③港湾方面のみで高速利用:設定断面通過前後において港湾方面のみで高速道路を利用

R409①



R409②



50

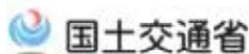
図 5-41 コロナ禍・北西線開通前後の交通状況変化【詳細分析資料案】(26/26)

5.3 多様な視点に基づく整備効果の整理資料の作成

道路事業と他事業の組合せによって想定される整備効果をわかりやすく説明するための資料案を作成する。

作成した資料を以下に示す。

多様な視点に基づく整備効果の整理



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

道路事業と組合わせるインフラ整備の整理(全国事例)



○約50種類の道路事業と他事業を組合せている事例を整理

NO	名称	内容	NO	名称	内容
1	東京外環と環状川原水路	同時期に都市計画決定を行い一体的に整備	21	河川堤防の都市公園化～飯沼川やすう川等～	都市公園と一体となった河川堤防の整備
2	二俣線バイパス国道346号鹿島台市田地区	二俣線線形をもった道路のバイパス事業を整備	22	国道17号小千谷バイパスと砂原橋	バイパス整備と合わせて河川堤防整備の効果を整備
3	防衛サイクリングロード	防衛線の管理用道路を市道化し、サイクリングロードとして活用	23	前南町環状地区のかわまちづくり～防犯・安全・道の駅	前南町環状地区のかわまちづくりによる水辺空間の整備と併せた河川防犯・安全・道の駅の整備
4	SMARTトンネル	農業道路と排水路の共用トンネルを整備	24	多目的な河川敷道路の整備	緊急輸送路・避難路の整備と併せた日本の防災・安全の機能を創出
5	阪神高速大和川線大和川橋格納堤防	都市計画整備事業に合わせて高規格堤防及び自動車専用道路の整備	25	九路電川・日野川(ヒノカス)堤防整備事業(サイクリングロード)	結集した堤防をサイクリングロードとして活用
6	淀川左岸線(Ⅱ期)淀川高規格堤防	高規格堤防及び自動車専用道路の整備	26	円山川左岸治水対策	治水対策と併せて道路を築上げ一体的に整備
7	乙川バードフロント地区の公民連携まちづくり	乙川バードフロントや入居者の整備、公民連携のまちづくり	27	淀川左岸線格納堤防	高規格堤防及び自動車専用道路の整備
8	新成川渡アンダーパス連絡化事業	アンダーパス連絡と地上部に治水空間を整備	28	道の駅「よしか田橋」	バスターミナル及び地域の防災機能を有した道の駅整備
9	土地活用整備事業・河川が潤した水素に強い地域づくり	市による土地活用整備事業と、河川敷の防犯・安全強化と一体で整備することによる水素に強い地域づくり	29	国道9号敦賀市街地再整備	国道9号敦賀市街地～白旗交差点区間を4車線から2車線へ変更し、幅員の拡充を図る
10	二ツ井防犯ST、道の駅ふたつり、二ツ井まちなみ地区のまちづくり	IC・道の駅・河川防犯ST・水辺空間の一体整備	30	河川堤防サイクリングロード(ヒノカスサイクリングロード)	結集した河川敷の管理用道路を市道化し、サイクリングロードとして活用
11	沖根川多目的治水地(リバーランドおきたて)	治水地及び各種施設(小学校、中学校、広場、集会所等)	:	:	:
12	北北上川堤防整備・かわまちづくり	交流施設整備、堤防整備、水辺空間の一体整備	40	シブツルアスファルトウェイ	高規格を撤去し、路上にはR/T、地下にシールド工の道路を整備
13	右衛門川堤防整備・かわまちづくり	土地活用整備事業、堤防整備、水辺空間の一体整備	41	シブツル川	高規格道路の歩道部分を撤去し、河川堤防・道路を整備
14	高田川沿岸地区開発新築公園、高田川沿岸地区開発公園	都市公園内に道路(伝導路)と堤防を一体的に整備	42	デポセルドール 都市再生事業	ライン川岸の道路を地下化し、撤去したエリアに新築路を整備
15	若手45号道路 岡石地区	防衛線と道路を一体的に整備	43	フランス・セーヌ川河川敷道路の大規模化	自動車専用道路を、自動車・自転車・歩行者が共存するよう道路空間を再整備
16	農業対策と一体的な歩道整備	農業による治水対策と併せて歩道を整備	44	スーパー堤防の整備	東京都市圏における主要な河川について、住宅・商業を兼ね備えたスーパー堤防を整備
17	仙北市東部御用道路(かき上げ道路)	集約の威力を減じる堤防機能をもちた道路を整備	45	河田川アスファルト整備事業	河田川のスーパー堤防化に伴う、水辺空間の整備
18	国道16号と前田川外排水路	道路の地下空間に排水路を整備	46	名二線 太陽光発電	道路上部のガードスペースを活用して、太陽光パネルを設置し、集約効果も高まる
19	道の駅「富士川」、橋樑PA・環境地区河川防犯ステーション	道の駅、パーキングエリア、河川防犯ステーションと一体的に整備	47	河川治水対策とヒートアイランド対策の連携	河川の防災事業と都市公園整備の連携
20	JR中央線新築立体交差事業(二俣線～立川線間)	橋立事業とまちづくりとの連携	48	道路緑化の取り組み	歩道道一帯となった景観形成やシンボル樹木の育成

2

図 5-42 多様な視点に基づく整備効果の整理資料案(1/4)

 国土交通省

道路×堤防

- (2宮城県大崎市)
(6大阪府大阪市)
(15岩手県釜石市)
(16宮城県利府町)
(17宮城県仙台市)
(22新潟県長岡市)
(26兵庫県豊岡市)
(27大阪府大阪市)
(34愛知県大津市)

- ・沖籠川多目的遊水地
- ・山王雨水調整池

- (11青森県青森市)
(37福岡県福岡市)

- ・防潮堤をサイゲルルートに活用
- ・多面的な河川敷道路の整備
- ・九頭竜川・日野川フェックス堤防整備事業
- ・デフィシルート（（一）近江八幡大津線）

- (3) 福島県いわき市
(24) 静岡県焼津市ほか
(25) 福井県福井市ほか
(30) 滋賀県野洲市

- ・マレーシア SMART (Stormwater Management And Road Tunnel)
- ・東京外環と綾瀬川放水路 (高架下)
- ・国道16号と首都圏外郭放水路 (地下)

- (4マレーシア)
(1埼玉県草加市)
(18埼玉県春日部市)

・道路高架橋下を地域住民の交流の場に活用

- (39冲縄県那覇市)

- ・創成川通アンダーパス連続化事業と創成川公園整備事業
- ・国道8号敦賀空間再整備

- (8北海道札幌市)
(29福井県敦賀市)

 国土交通省

	東京圏（圏内施設と大卒校）		他府県	
	作仙の位置図		作仙の位置図	
文化財指定 史跡等	等々力遺跡、野毛大塚古墳、亀山山頂墳、池上本門寺（国指定）等多数		川崎河原木戸（国指定）、春日神社（県指定）等	
神社仏閣	池上本門寺等		川崎大観音等	
学校	大学：資料、駒澤、国士館、清泉女子、成城、東京農大、京田園大、日本体育、日本、芝浦工業大学等		大学：日本農科、法政大学等（他府県）	
病院	東京大学医療センター大塚病院、文京会十号病院、東京労災病院、池上綜合病院、池田病院（国指定）		川崎市立川崎病院、日本医科大学付属小・病院、有明大学付属有明小・病院（国指定）等	
公園	祐宮公園、等々力渓谷公園等		等々力緑地等	
工場等	手塚川遺跡工場、松下電器工場等		等々力発電所センター等	

東京圏（圏内施設と大卒校）と他府県（他府県施設と大卒校）の位置図

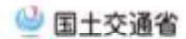
① ユニバ千秋製鞋事業所	② 東京都府村道建設技術センター第2号館	③ 市原市庁舎大ホール
④ 東京都大田区立大田区立市立	⑤ 川崎市立大田区立市立大田区立市立	⑥ 都立市立大田区立市立大田区立市立
⑦ 市立市立大田区立市立大田区立市立	⑧ 市立市立大田区立市立大田区立市立	⑨ 市立市立大田区立市立大田区立市立
⑩ 市立市立大田区立市立大田区立市立	⑪ 市立市立大田区立市立大田区立市立	⑫ 市立市立大田区立市立大田区立市立
⑬ 市立市立大田区立市立大田区立市立	⑭ 市立市立大田区立市立大田区立市立	⑮ 市立市立大田区立市立大田区立市立
⑯ 市立市立大田区立市立大田区立市立	⑰ 市立市立大田区立市立大田区立市立	⑱ 市立市立大田区立市立大田区立市立
⑲ 市立市立大田区立市立大田区立市立	⑳ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉑ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㉒ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉓ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉔ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㉕ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉖ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉗ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㉘ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉙ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉚ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㉛ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉜ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉝ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㉞ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㉟ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊱ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㊲ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊳ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊴ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㊵ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊶ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊷ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㊸ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊹ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊺ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㊻ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊼ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊽ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㊾ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㊿ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋀ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋁ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋂ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋃ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋄ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋅ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋆ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋇ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋈ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋉ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋊ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋋ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋌ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋍ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋎ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋏ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋐ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋑ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋒ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋓ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋔ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋕ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋖ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋗ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋘ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋙ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋚ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋛ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋜ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋝ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋞ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋟ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋠ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋡ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋢ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋣ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋤ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋥ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋦ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋧ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋨ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋩ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋪ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋫ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋬ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋭ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋮ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋯ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋰ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋱ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋲ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋳ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋴ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋵ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋶ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋷ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋸ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋹ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋺ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋻ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋼ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㋽ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋾ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㋿ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㌀ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㌁ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㌂ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㌃ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㌄ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㌅ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㌆ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㌇ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㌈ 市立市立大田区立市立大田区立市立
㌉ 市立市立大田区立市立大田区立市立	㌊ 市立市立大田区立	



4

5-46

沿線地域の特性の整理(まちづくり活動)



○世田谷区、大田区、川崎市に存在するNPO法人の中から条件に合致する法人を抽出、整理

■NPO法人の抽出方法

条件1: 「内閣府NPOホームページ」より、各自治体に存在する団体

条件2: 全20項目の活動分野より、まちづくり・環境等の分野に属する団体

- ① 保健、医療又は福祉の増進を図る活動
- ② 社会教育の増進を図る活動
- ③ まちづくりの推進を図る活動
- ④ 観光の振興を図る活動
- ⑤ 農山漁村又は中山間地域の振興を図る活動
- ⑥ 学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動
- ⑦ 環境の保全を図る活動
- ⑧ 災害救援活動
- ⑨ 地域安全活動
- ⑩ 人権の擁護又は平和の推進を図る活動
- ⑪ 国際協力の活動
- ⑫ 男女共同参画社会の形成の促進を図る活動
- ⑬ 子どもの健全育成を図る活動
- ⑭ 情報化社会の発展を図る活動
- ⑮ 科学技術の振興を図る活動
- ⑯ 経済活動の活性化を図る活動
- ⑰ 職業能力の開発又は雇用機会の拡充を支援する活動
- ⑱ 消費者の保護を図る活動
- ⑲ 前各号に掲げる活動を行う団体の運営又は活動に関する連絡、助言又は援助の活動
- ⑳ 前各号に掲げる活動に準ずる活動として都道府県又は指定都市の条例に定める活動

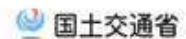
条件3: 条件を満たした各法人について、それぞれ事業内容を確認し、条件2の活動分野に合致する法人

ex) 「③まちづくりの推進を図る活動」に属するが、障害者や老人など対象が限定的な事業内容の団体は除去



※複数項目の活動を行う団体が存在するため、団体数とずれあり 5

東京南西部地域におけるインフラ整備の現状・代表案の整理

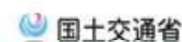


○選定した6つの組合せ対象について、行政・地域住民と外環(東名～湾岸)沿線の特徴の視点で現状を整理
⇒「道路×堤防」、「道路×放水路」、「道路×まちづくり・再開発」について整備効果を整理

インフラの 組み合わせ対象	想定される効果例 ※事例を基に整理				行政視点【沿線事業】 ※沿線地域で進める事業を基に整理		地域住民視点【地域住民のニーズ】 ※地域特性を基に整理		外環沿線の特徴 ※第5回国土交通省・国土総合政策に整理	
	地域の 魅力向上	観光 振興	防災 能力向上	アクセス 向上	評価	概要	評価	概要	評価	概要
堤防	△	△	●	△	●	▶ H12年に多摩川水系河川整備基本方針が策定され、R3年現在でも事業が進行中 ▶ H29年に実施された再評価委員会においても東京都・神奈川両県から事業取組の意向あり	●	▶ 沿線の川崎市、世田谷区、大田区の非営利組織において、環境保全・災害救援に関する団体が複数存在	●	▶ 「3.概略ルート・構造等の比較」で、多摩川沿線について記載
放水路	●	△	●	△	●	▶ R2年6月に多摩川水系・五反田川の治水対策のため、多摩川に連なる放水路を暫定的に活用	●	▶ 沿線の川崎市、世田谷区、大田区の非営利組織において、環境保全・災害救援に関する団体が複数存在	●	▶ 「3.概略ルート・構造等の比較」で、多摩川沿線について記載
高架下利活用	●	●	△	△	×	▶ 高架下利用に関する事業は進行していない	×	▶ いずれの市区においても、抽出した条件下では高架下利活用に関する団体は存在しない	●	▶ 「3.概略ルート・構造等の比較」で、高架下利活用などの配置が比較的必要であると記載
まちづくり・再開発	●	●	△	△	●	▶ 桜の森駅周辺地区「エクスプレスゾーン」の整備が進行中	●	▶ 沿線の川崎市、世田谷区、大田区の非営利組織において、まちづくりに関する団体が複数存在	●	▶ 「3.概略ルート・構造等の比較」で、川崎市には国道1号・国道409号等の大規模な公有地や民間事業用地があると記載
遊水地	●	△	●	△	×	▶ 河川敷が整備済み	×	▶ いずれの市区においても抽出した条件下では遊水地の整備に関する団体は存在しない	●	▶ 「3.概略ルート・構造等の比較」で、多摩川沿線について記載
サイクリングロード	●	●	△	●	×	▶ サイクリングロードが整備済み	×	▶ いずれの市区においても、抽出した条件下ではサイクリングロードの整備に関する団体は存在しない	●	▶ 「3.概略ルート・構造等の比較」で、多摩川沿線について記載

図 5-44 多様な視点に基づく整備効果の整理資料案(3/4)

東京南西部地域における組合せによって想定される効果の整理



○「道路×堤防」、「道路×放水路」、「道路×まちづくり・再開発」について、道路事業と組み合わせることで期待される効果を整理

	道路×堤防	道路×放水路	道路×まちづくり・公園
各バターの概要	・河川整備と道路整備を一体的に行うことで、河川沿線地域の治水にも寄与	・放水路整備と道路整備を一体的に行うことで、災害時に管理用道路を利用し治水にも寄与	・市街地整備や公園整備と道路整備を一体的に行うことで、高規格堤防等、堤防の後背地等を利活用
外環沿線の状況	・多摩川水系の洪水浸水想定区域には、世田谷区で環状8号線付近まで、大田区で池上駅付近まで、浸水が想定されており、治水機能の向上が期待されている。 ・2019年10月には台風19号が首都圏を直撃した際、二子玉川駅周辺や川崎市高津区で浸水が発生などの被害が確認されている。	・左記と同様に東京南西部地域では多摩川の洪水、浸水が想定されており、治水機能の向上が期待されている。 ・治水機能の向上のため、多摩川水系である五反田川では、暫定的に放水路の運用を始めるなど、堤防以外の治水対策も実施されている。	・世田谷区は多摩川沿線を南北に結ぶように“主要生活交通軸”を定めており、交通・環境保全・まちづくりを統合的に整備することを想定している。 ・大田区は多摩川沿線を南北に結ぶように“新空港線”と定め、公園や文化施設などを歩行者空間でつなぐような施策展開を想定している。 ・川崎市は区別に施策展開を整理している。川崎区では“キングスカイフロントの拠点形成”など、多摩川沿線での拠点開発が計画されている。
組み合わせることで想定される効果	■事業用地の空間的シェア ■堤防機能の強化 ■道路ネットワークの強化	■事業用地の空間的シェア ■堤防機能の強化 ■道路ネットワークの強化	■事業用地の空間的シェア ■後背地における拠点開発の促進 ■緑地空間の整備に環境保全・魅力の向上 ■市街地と緑地空間のアクセス性の向上 ■道路ネットワークの強化
参考事例	・道路・河川が連携した二線堤バイパス事業 ・淀川左岸線（2期） ・国道45号復興事業と防潮堤整備事業 ・高潮対策と一体化した歩道整備	・マレーシア SMART ・東京外環と綾瀬川放水路（高架下） ・国道16号と首都圏外郭放水路（地下）	・創成川通アンダーパス連通化事業と創成川公園整備事業 ・国道8号数箇空間再整備

7

図 5-45 多様な視点に基づく整備効果の整理資料案(4/4)