

7 コロナ禍による交通状況・整備効果分析

新型コロナウイルス感染症拡大防止のために発出された3月～7月の交通状況について前年と比較・整理するとともに、コロナ禍を踏まえた対策案の必要性を検討するものとする。

7.1 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

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の感染拡大を受け、4/7に7都府県に緊急事態宣言発令され、4/16には緊急事態宣言が全国に拡大された。緊急事態宣言は5/14には8都道府県を除き解除され、5/25には全都道府県で解除された。

緊急事態宣言の発令に伴い、学校の休校、住民に対する外出自粛要請、事業者に対する休業・時短要請が行われた。これらの要請により、緊急事態宣言中に国民の移動が減少し、全国の高速度道路の利用台数も大きく減少したことが、国土幹線道路部会、新たな広域道路ネットワークに関する検討会等において報告された。

＜全国主要40断面の週別・車種別交通量推移(対前年比)＞

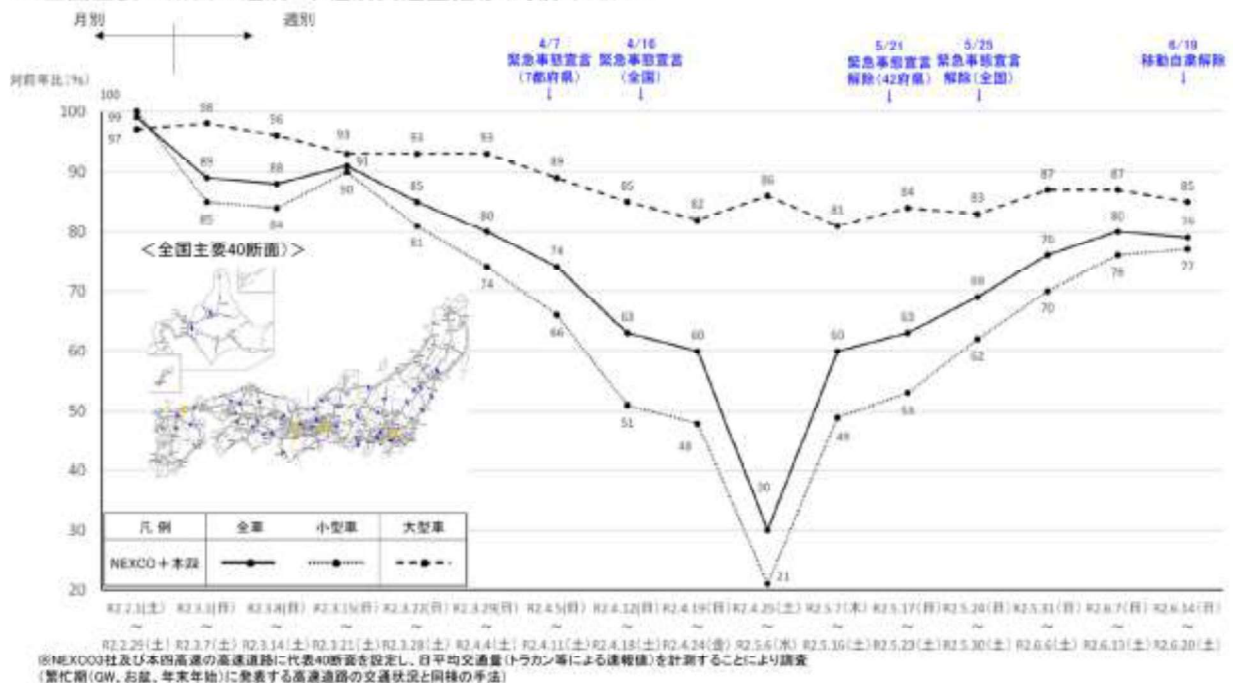


図 7-1 自専道における交通量確認断面

本項では、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う、東京南西部における交通状況の変化を確認するため、発出された緊急事態宣言前後（2020年3月～7月）の交通状況について前年（2019年）と比較・整理を行った。

7.1.1 交通量変化

(1) 自専道における交通量変化

下図に示す高速道路の断面において、交通量変化を前年と比較した。



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 7-2 自専道における交通量確認断面

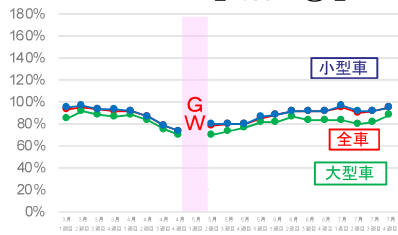
表 7-1 使用データ

データ	トラカンデータ
期間	2019.3 月～7 月 2020.3 月～7 月
備考	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

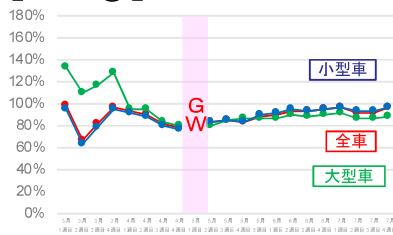
1) 平日

全車種は、多くの断面で 100%を下回るが、徐々に回復傾向となっており、大型車は、東名高速①で全期間 100%を超過となっている。

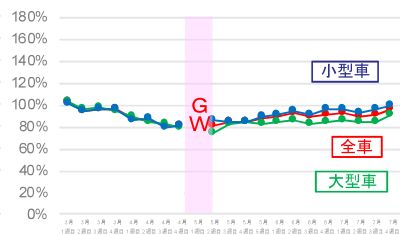
■ 第三京浜 【断面①】



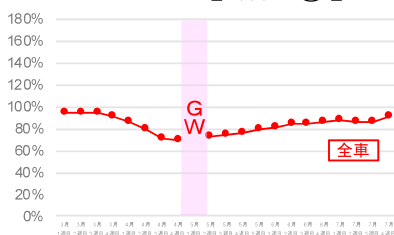
【断面②】



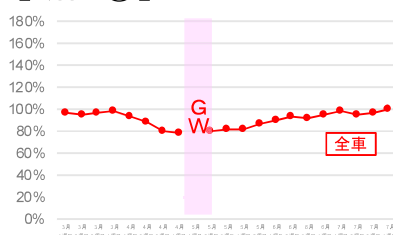
■ 保土ヶ谷バイパス



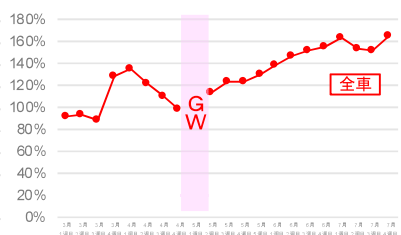
■ 横羽線 【断面①】



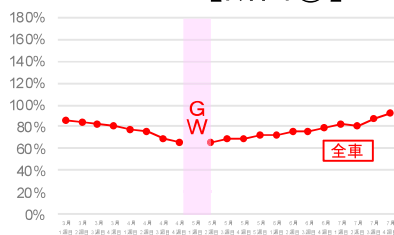
【断面②】



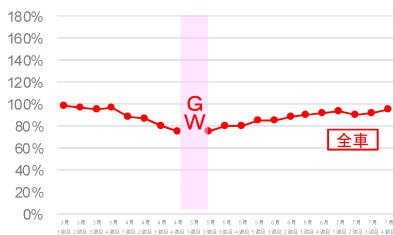
■ 北線



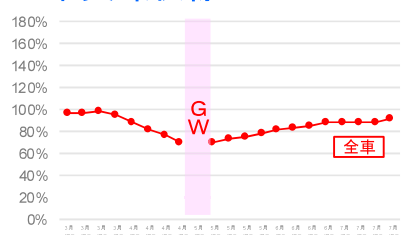
■ 湾岸線 【断面①】



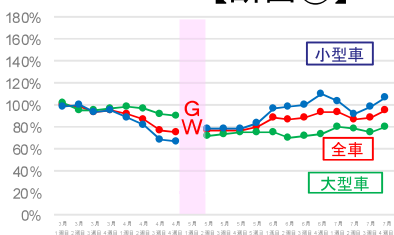
【断面②】



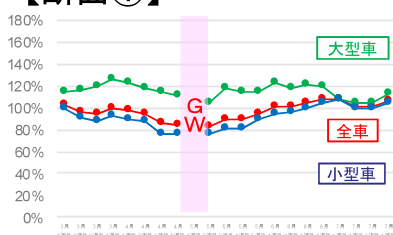
■ 中央環状線



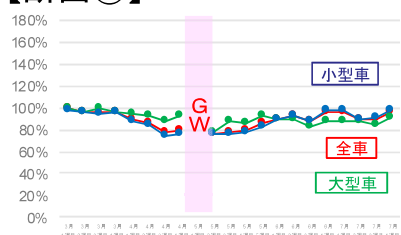
■ 東名高速 【断面③】



【断面①】



【断面②】



※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）

図 7-3 自専道における交通量確認断面(平日)

2) 休日

全車種は、多くの全断面で 100%を下回り、4 月下旬には 50%程度となっており、5 月 2 週目以降、小型車の回復傾向が顕著となっている。

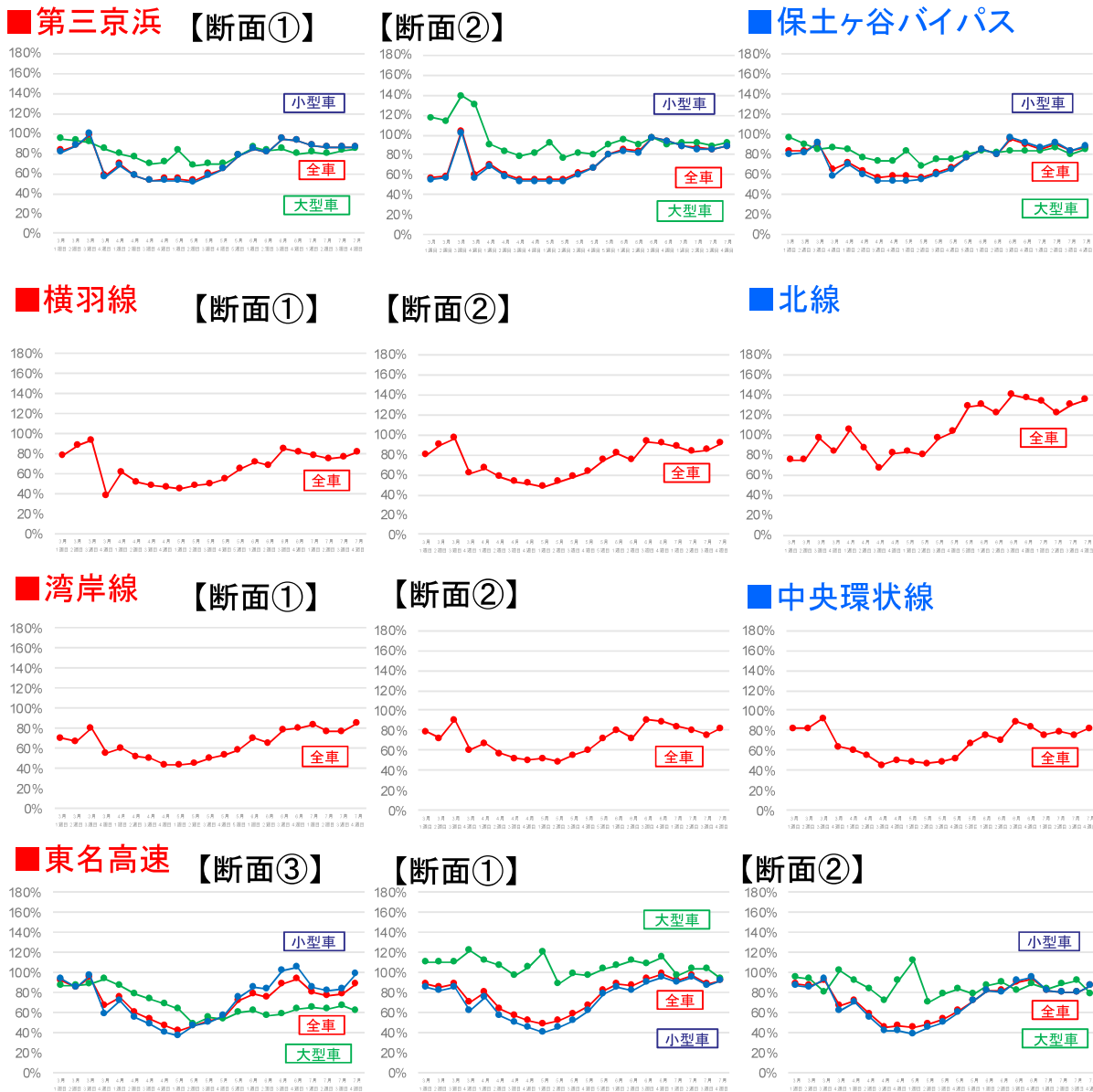


図 7-4 自専道における交通量確認断面(休日)

(2) 一般道路における交通量変化

下図に示す一般道路の断面において、交通量変化を前年と比較した。



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 7-5 一般道路における交通量確認断面

表 7-2 使用データ

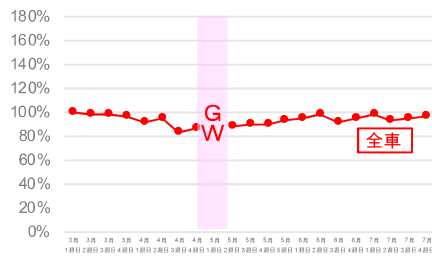
データ	断面交通量情報(JARTIC)
期間	2019.3月～7月 2020.3月～7月
備考	断面交通量情報(JARTIC)は他のトラカンデータと比較して、欠損が見られたため、以下の方法で補正を行った。 ・1時間交通量: 計測した5分単位交通量を時間拡大 ・24時間交通量: 欠損している1時間単位交通量を他の日時の同一時間帯平均交通量で補完

1) 平日

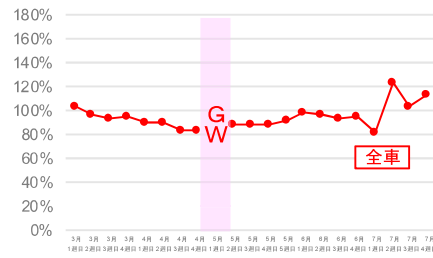
環八通り、国道 409 号ともに 2020 年の交通量は前年と同程度。

■環八通り

【区間①】

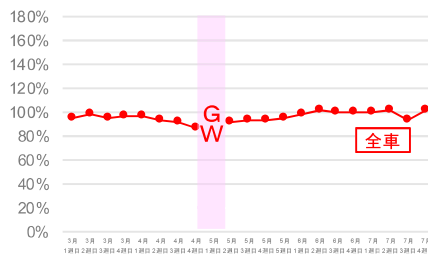


【区間②】

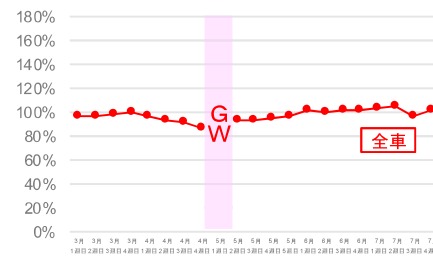


■国道409号

【区間①】



【区間②】



※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）

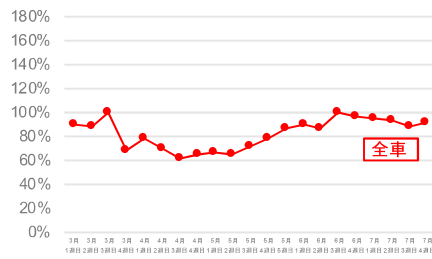
図 7-6 一般道路における交通量確認断面(平日)

2) 休日

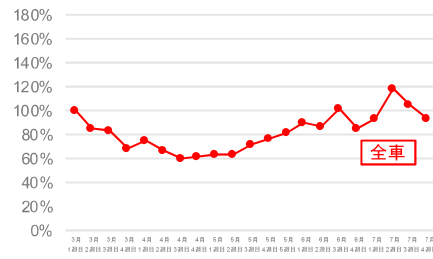
環八通り、国道 409 号ともに 5 月以降に交通量が回復傾向となっている。

■ 環八通り

【区間①】

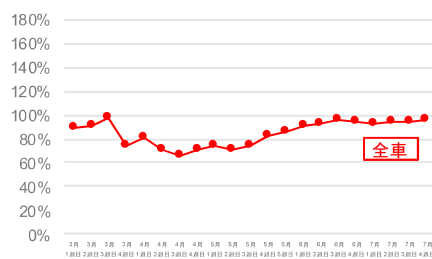


【区間②】



■ 国道409号

【区間①】



【区間②】

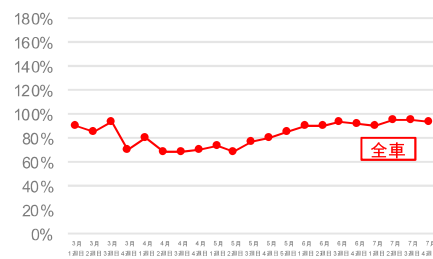
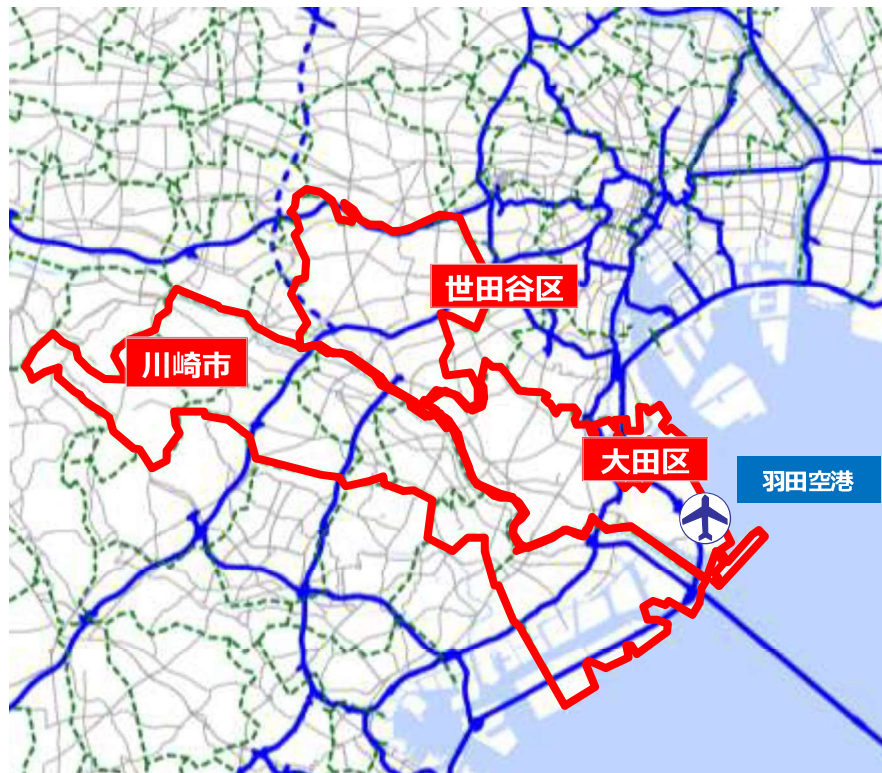


図 7-7 一般道路における交通量確認断面(休日)

7.1.2 速度変化

(1) 沿線自治体における速度変化

沿線自治体における道路種別の速度変化について確認した。



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 7-8 速度変化確認沿線自治体

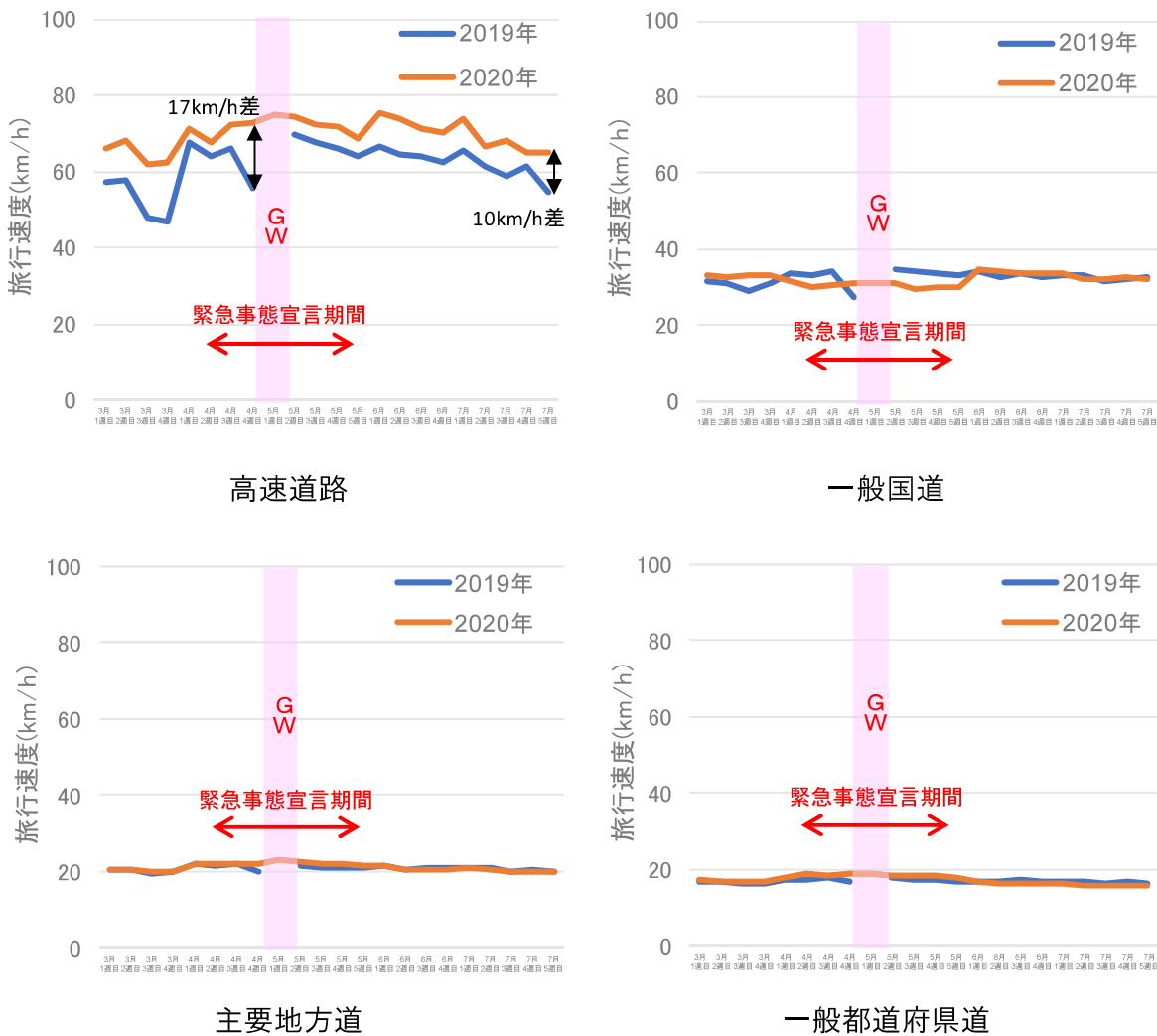
表 7-3 使用データ

データ	ETC2.0 データ(様式 1-1、様式 2-1)
期間	2019.3 月～7 月 2020.3 月～7 月
備考	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。

1) 平日

(A) 川崎市

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



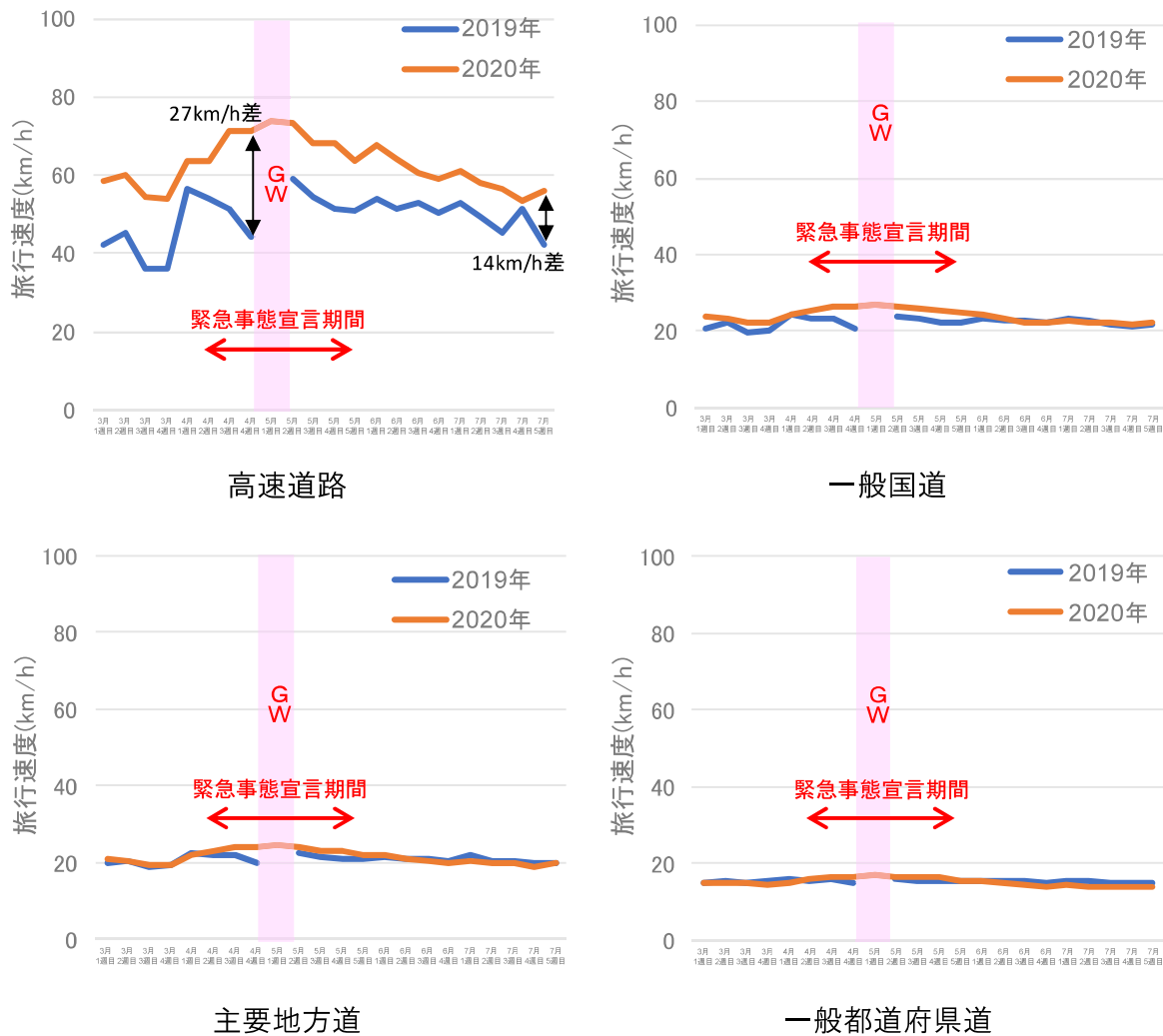
※GW…2019 年は 4 月 28 日 (日)～5 月 4 日 (土)、2020 年は 4 月 26 日 (日)～5 月 2 日 (土)

※緊急事態宣言…2020 年 4 月 7 日 (火)～5 月 25 日 (月)

図 7-9 川崎市における道路種別毎速度差比較(平日)

(B) 世田谷区、大田区

高速道路では、最大で約 27 km/h 程度の速度差があったが、直近では約 14 km/h 程度の速度差となっている。また、その他道路では大きな変化はみられない。



※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)

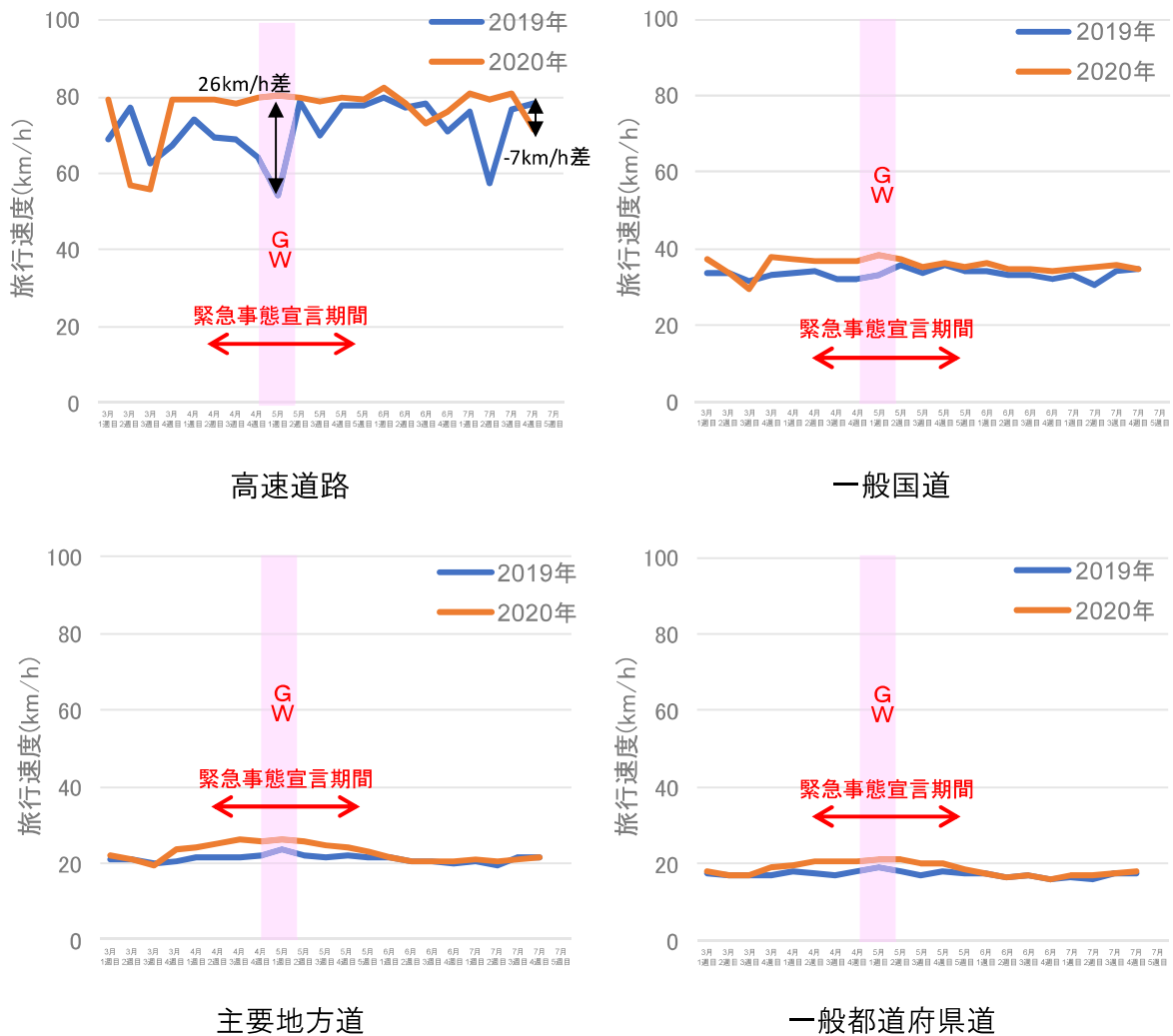
※緊急事態宣言…2020年4月7日(火)～5月25日(月)

図 7-10 世田谷区、大田区における道路種別毎速度差比較(平日)

2) 休日

(A) 川崎市

高速道路では、最大で約 26 km/h 程度 of 速度差があったが、直近では約 7 km/h 程度 of 速度差となっている。また、その他道路では大きな変化はみられない。



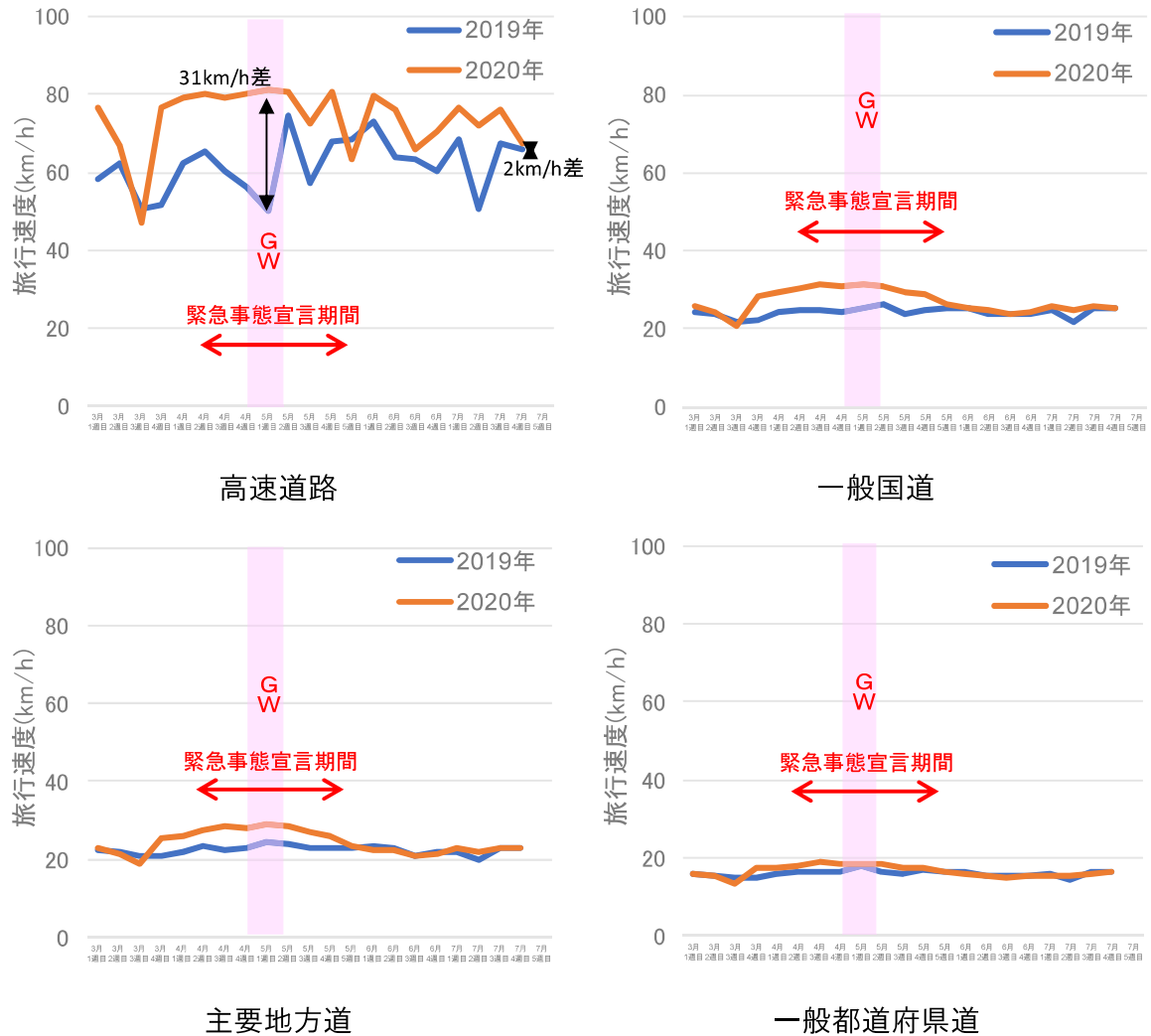
※GW…2019 年は 4 月 28 日 (日) ～5 月 4 日 (土)、2020 年は 4 月 26 日 (日) ～5 月 2 日 (土)

※緊急事態宣言…2020 年 4 月 7 日 (火) ～5 月 25 日 (月)

図 7-11 川崎市における道路種別毎速度差比較(休日)

(B) 世田谷区、大田区

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



※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)

※緊急事態宣言…2020年4月7日(火)～5月25日(月)

図 7-12 世田谷区、大田区における道路種別毎速度差比較(休日)

(2) 自専道における速度変化

自専道における道路種別の速度変化について確認した。



地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

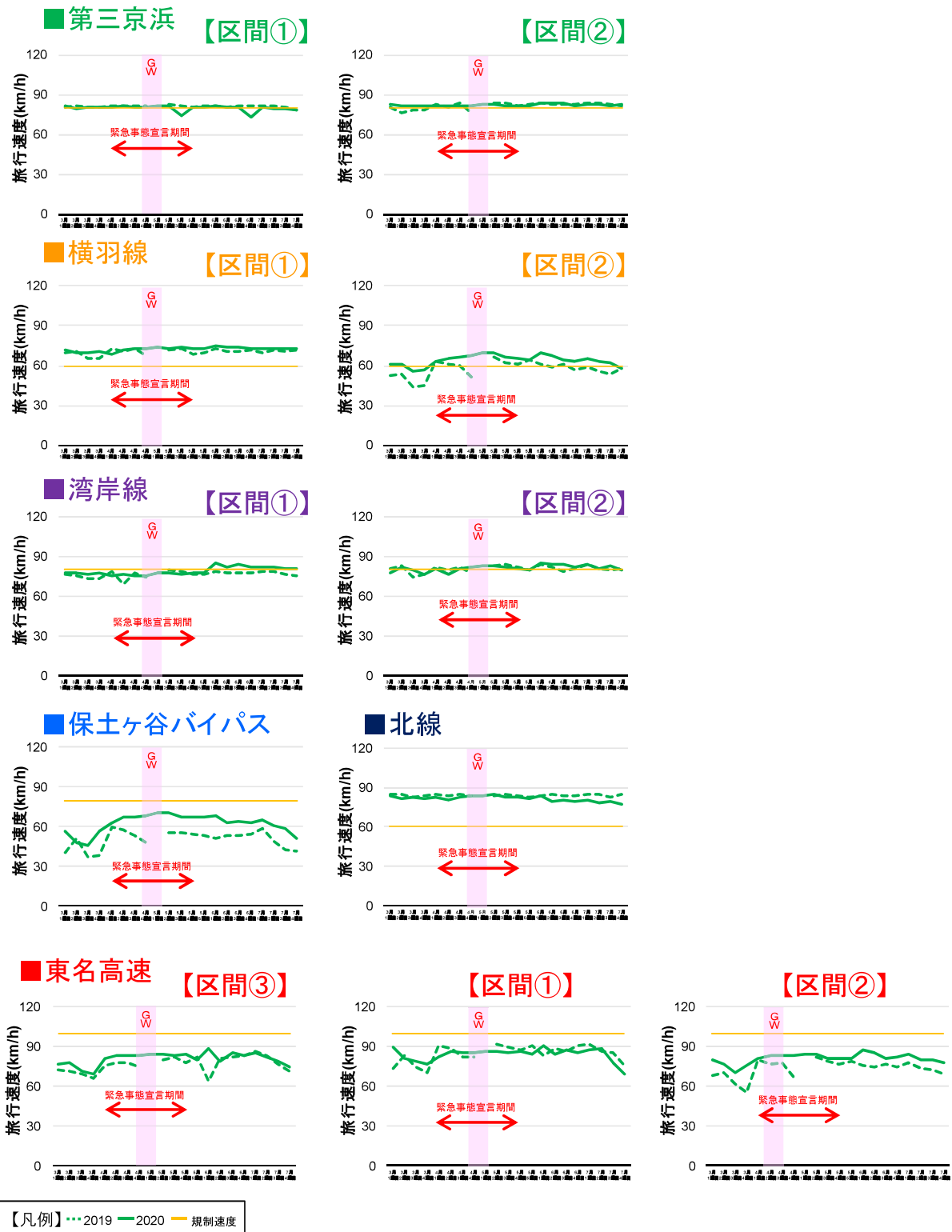
図 7-13 自専道における速度変化確認箇所

表 7-4 使用データ

データ	ETC2.0 データ(様式 1-1、様式 2-1)
期間	2019.3 月～7 月 2020.3 月～7 月
備考	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象に 1 週間ごとの昼間 12 時間分の旅行速度を平均。

1) 平日

平日の保土ヶ谷バイパスは7月4週目においても2020年の方が旅行速度が高くなっている。



※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)

※緊急事態宣言…2020年4月7日(火)～5月25日(月)

図 7-14 自専道における速度変化比較(平日)

2) 休日

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。

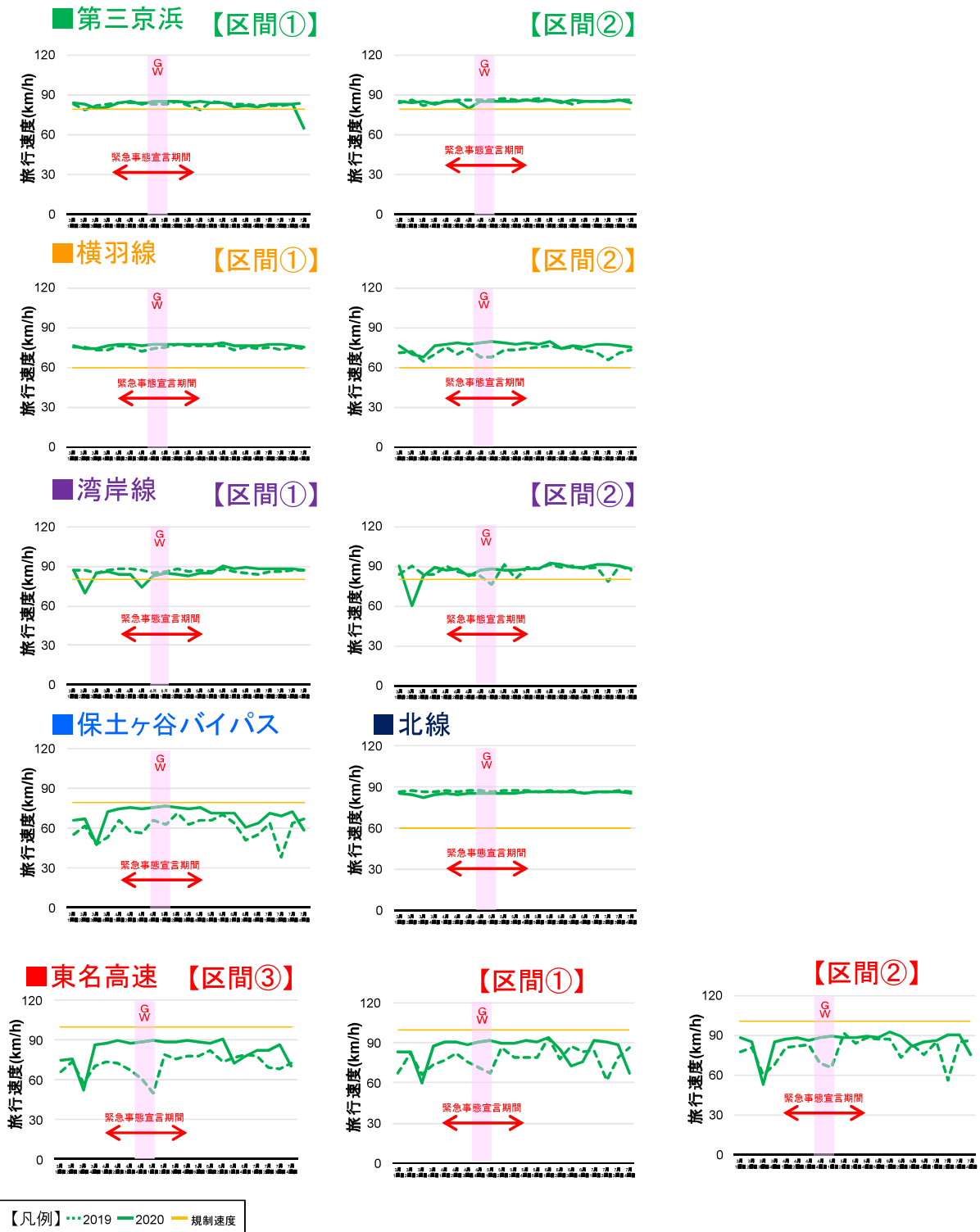


図 7-15 自専道における速度変化比較(休日)

(3) 一般道路における速度変化

沿線自治体における道路種別の速度変化について確認した。



地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

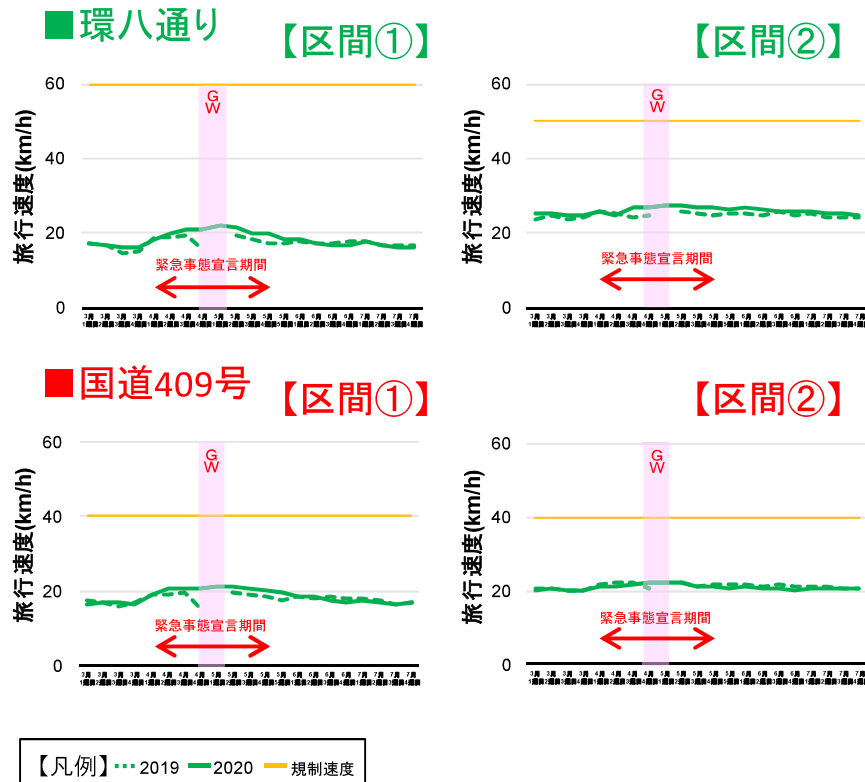
図 7-16 一般道路における速度変化確認箇所

表 7-5 使用データ

データ	ETC2.0 データ(様式 1-1、様式 2-1)
期間	2019.3 月～7 月 2020.3 月～7 月
備考	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象に 1 週間ごとの昼間 12 時間分の旅行速度を平均。

1) 平日

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している。また、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。



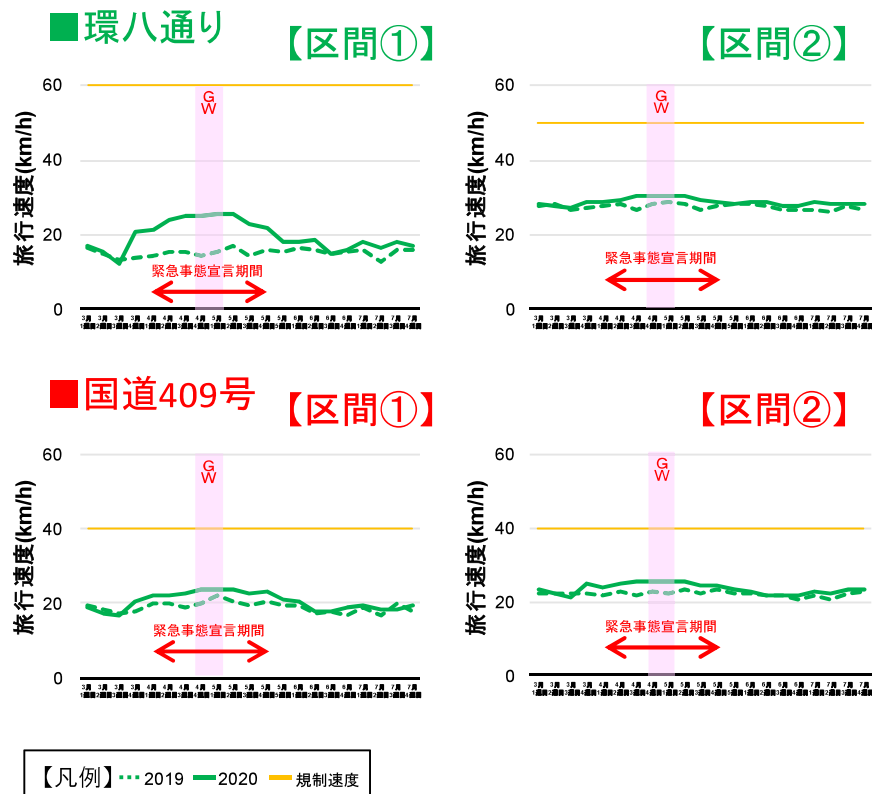
※GW…2019 年は 4 月 28 日（日）～5 月 4 日（土）、2020 年は 4 月 26 日（日）～5 月 2 日（土）

※緊急事態宣言…2020 年 4 月 7 日（火）～5 月 25 日（月）

図 7-17 一般道路における速度変化比較(平日)

2) 休日

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の旅行速度が向上している。また、環八通りの区間②では大きな変化はみられない。



※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）
 ※緊急事態宣言…2020 年 4 月 7 日（火）～5 月 25 日（月）

図 7-18 一般道路における速度変化比較(休日)

7.2 新型コロナウイルス感染症拡大における広域道路ネットワークの必要性検討

7.2.1 広域道路ネットワークの必要性

新型コロナウイルス感染症の拡大は、国家のあり方や広域道路ネットワークを再考する機会となった。新型コロナウイルス感染症の拡大以降において審議された国家のあり方や広域道路ネットワークの方向性について整理し、それらを受けた広域道路ネットワークの必要性を検討した。

(1) アフターコロナに向けて提示された道路施策等の方向性

新型コロナウイルス感染症の拡大後に提起された施策の基本方針・方向性を収集・整理した。収集資料とその方向性を下表に示す。

表 7-6 アフターコロナの政策の基本方針・方向性

計画	示された方向性
骨太の方針 (R2.7.17 閣議決定)	ポストコロナにおける「新たな日常」の実現に向け、多核連携型国づくり、産業・社会の活性化、を推進
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 (R1.1)	広域道路ネットワークの基本方針として、国際競争力の強化、一極集中のリスク軽減、地域の活性化、関東ブロック全体での災害対応力強化を推進
国土幹線道路部会中間とりまとめの方向性(案)	安定的な物流確保・全国を連絡する国土幹線道路ネットワーク機能確保等を目指し、高規格幹線道路ネットワークの整備を促進
第42回国土幹線道路部会	多様な業界団体や自治体から高速道路ネットワークの必要性を提起
道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」 (R2.6.18)	新しい日常に対応するための当面の道路施策として、旅行、散策などを楽しむ移動や物流などを支える道路が必要であると提起

1) 骨太の方針（R2.7.17 閣議決定）

ポストコロナにおける「新たな日常」の実現に向け、多核連携型国づくり、産業・社会の活性化、を推進することが提示された。



出典：骨太の方針（R2.7.17 閣議決定）

図 7-19 経済財政運営と改革の基本方針 2020

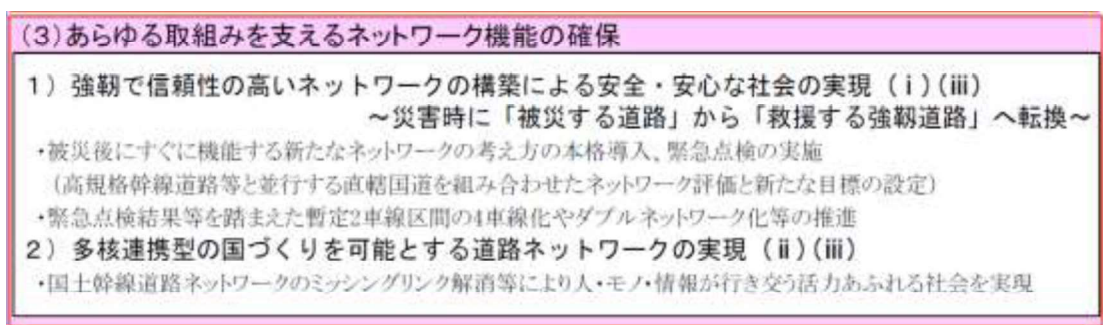
2) 関東ブロック新広域道路交通ビジョン(案)中間とりまとめ (R1.1)

広域道路ネットワークの基本方針として、以下が挙げられた。

- ・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
- ・予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施
- ・安全・安心・快適な道路空間の創出

3) 国土幹線道路部会中間とりまとめの方向性 (案)

安定的な物流確保・全国を連絡する国土幹線道路ネットワーク機能確保等を目指し、高規格幹線道路ネットワークの整備を促進することが挙げられた。



出典：国土幹線道路部会中間とりまとめの方向性 (案)

図 7-20 ネットワーク機能の確保に関する方向性

4) 第 42 回国土幹線道路部会

多様な業界団体や自治体から高速道路ネットワークの必要性が提起された。

- ・国土を集中利用ではなく、多核連携して高度利用することが重要であり、そのためにも高速道路ネットワークのネットワーク化が重要。【委員意見】
- ・大都市圏幹線道路について重点的に整備を進めてほしい。【日本経済団体連合会】
- ・アクセスの改善による多核連携型国土の形成のため、高速道路あるいは幹線道路の整備を促進すべき。災害時の回復、代替性の確保の観点からも更なる道路ネットワークの整備をすべき。【日本商工会議所】
- ・外環を含めたミッシングリンクの早期開通をお願いしたい。【全日本トラック協会】
- ・動脈となる高速道路網をしっかりと整備した上で、その他の地域高規格道路等を整備していく方が、いざという時のことを考えると理にかなっている。【宮城県】

5) 道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」

新しい日常に対応するための当面の道路施策として、旅行、散策などを楽しむ移動や物流などを支える道路が必要であると提起された。



出典：道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」

図 7-21 道路政策ビジョン資料①



出典：道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」

図 7-22 道路政策ビジョン資料②

(2) アフターコロナに向けた広域道路ネットワークの必要性

新型コロナウイルス感染症の拡大後に提起された施策の基本方針・方向性と、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う人・モノの動きの変化の状況を踏まえ、アフターコロナに向けた広域道路ネットワークの必要性を検討したうえで、資料としてとりまとめた。

各地方都市圏と東京都市・湾岸地域に立地する経済活動上重要な拠点間との速達性・アクセス性向上のため、首都圏三環状九放射による広域道路ネットワークの形成が不可欠と想定されることを整理した。

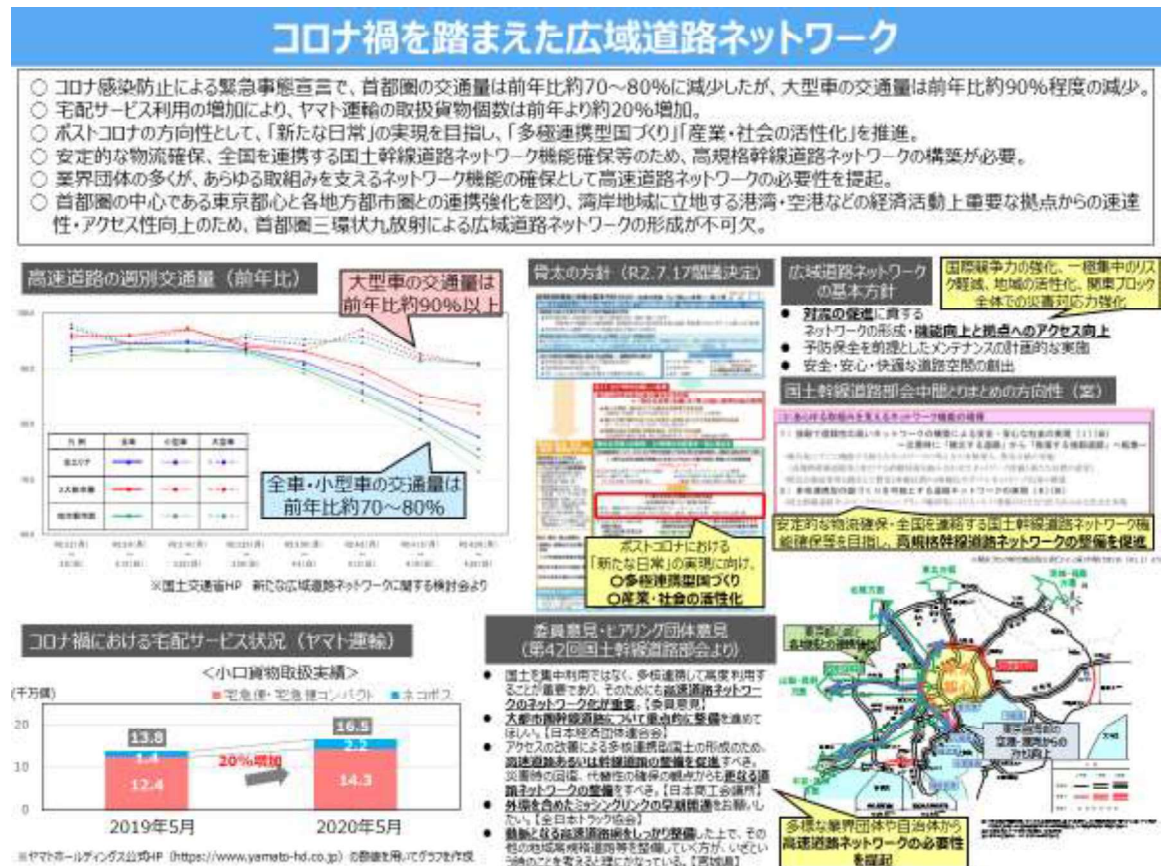


図 7-23 広域道路ネットワークの必要性の整理 (1/5)

コロナ禍を踏まえた広域道路ネットワーク

- コロナ感染症拡大で顕在化した課題を克服した後の新しい未来における経済社会の姿の基本的方向性として、「新たな日常」を通じた「質」の高い経済社会の実現を目指し、「多極連携型国づくり」「産業・社会の活性化」を推進。
- 関東ブロックは、対流の促進に資するネットワーク形成、機能向上と拠点へのアクセス向上等を目指しネットワーク形成を推進。
- 首都圏の中心である東京都心と各地方都市圏との連携強化を図り、湾岸地域に立地する港湾・空港からのアクセス向上のため、首都圏三環状九放射による広域道路ネットワークの形成が不可欠。



※資料内の地図は NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 7-24 広域道路ネットワークの必要性の整理 (2/5)

コロナ禍を踏まえた広域道路ネットワーク

- コロナ感染症拡大で顕在化した課題である安定的な物流確保、全国を連携する国土幹線道路ネットワーク機能確保等を目指し、平常時だけでなく非常時にも機能する、安全・安心な道路ネットワークの構築が必要。
- 業界団体の多くが、あらゆる取組みを支えるネットワーク機能の確保として高速道路ネットワークの必要性を提起。
- 首都圏の中心である東京都心と各地方都市圏との連携強化を図り、湾岸地域に立地する港湾・空港などの経済活動上重要な拠点からの速達性・アクセス性向上のため、首都圏三環状九放射による広域道路ネットワークの形成が不可欠。

国土幹線道路部会中間とりまとめの方向性（案）

3. ポストコロナ時代を見据えて加速すべき具体的な取組

(3)あらゆる取組みを支えるネットワーク機能の確保

- 1) 復讐と信頼性の高いネットワークの確保による安全・安心な社会の実現 (1) (案)
 - 災害時に「最速」な道路から「最速」な道路へへ転換
 - 国土幹線道路ネットワークの確保による安全・安心な社会の実現
 - 国土幹線道路ネットワークの確保による安全・安心な社会の実現
- 2) 多極連携型国づくりを可能とする道路ネットワークの実現 (2) (案)
 - 国土幹線道路ネットワークの確保による安全・安心な社会の実現
 - 国土幹線道路ネットワークの確保による安全・安心な社会の実現

委員意見・ヒアリング団体意見 (第42回国土幹線道路部会より)

- 国土を集中利用ではなく、多極連携して高度利用することが重要であり、そのために**高速道路ネットワークのネットワーク化が重要**。【委員意見】
- **大都市圏幹線道路について重点的に整備を進めてほしい**。【日本経済団体連合会】
- **アクセスの改善による多極連携型国土の形成のため、高速道路あるいは幹線道路の整備を促進すべき**。災害時の回復、代替性の確保の観点からも**要する道路ネットワークの整備**をすべき。【日本商工会議所】
- **外環を含めたミッシングリングの早期開通を**お願いしたい。【全日本トラック協会】
- **動脈となる高速道路網をしっかりと整備した上で、その他の地域高規格道路等を整備していく方が、いざという時のことを考えると理にかなっている**。【宮城県】

安定的な物流確保・全国を連絡する国土幹線道路ネットワーク機能確保等を目指し、高規格幹線道路ネットワークの整備を促進



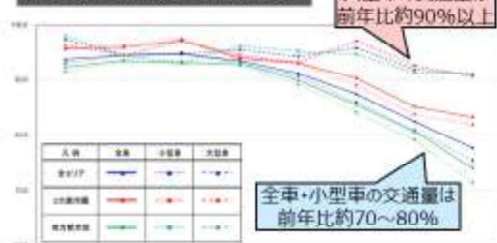
※資料内の地図は NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 7-25 広域道路ネットワークの必要性の整理 (3/5)

コロナ禍を踏まえた広域道路ネットワーク

- コロナ感染防止による緊急事態宣言により、首都圏の交通量は前年比約70～80%に減少したが、大型車の交通量は前年比の約90%（10%）程度の減少。
- 宅配サービス利用の増加により、ヤマト運輸の取扱貨物個数は前年より約20%増加。コブデリでも一部の集品センターでは、上限を超える注文が発生。
- 小型車においても業務等の必要不可欠な移動として、自動車の交通需要は一定程度存在。今後は、旅行や散策を楽しむ移動や物流を支える道路のための政策を推進。

高速道路の週別交通量（前年比）



※国土交通省「新たな広域道路ネットワークに関する検討会」より

コロナ禍における宅配サービス状況（ヤマト運輸）



※ヤマトホールディングス公式HP（<https://www.yamato-hd.co.jp>）の動画を元にグラフを作成

新しい日常に対応するための当面の道路施策



※道路政策ビジョン「2040年：道路の景色が変わる」（R2.6.18）より

コロナ禍の広域道路ネットワークの状況

【主な直轄国道における4月第4週の交通量】

- 大型車は、平日9%減少 休日13%減少

⇒道路ネットワークが国民生活に

欠かすことのできない物流を支える

- 小型車は、平日19%減少 休日37%減少

⇒休日の観光等を控えている

⇒平日でも業務等の必要不可欠な

移動を道路ネットワークが支える

※新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間取りまとめ（R2.6.8）より

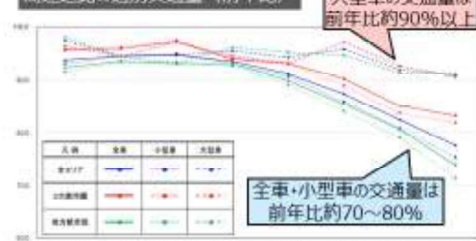
※資料内の地図は NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 7-26 広域道路ネットワークの必要性の整理 (4/5)

コロナ禍を踏まえた広域道路ネットワーク

- コロナ感染防止による緊急事態宣言により、首都圏の交通量は前年比約70～80%に減少したが、大型車の交通量は前年比の約90%（10%）程度の減少。
- 宅配サービス利用の増加により、ヤマト運輸の取扱貨物個数は前年より約20%増加。コブデリでも一部の集品センターでは、上限を超える注文が発生。
- 小型車においても業務等の必要不可欠な移動として、自動車の交通需要は一定程度存在。今後は、日本各地で人が自由に移動できるため、自動運転トラックによる幹線輸送のための道路ネットワーク形成を推進。

高速道路の週別交通量（前年比）



※国土交通省「新たな広域道路ネットワークに関する検討会」より

コロナ禍における宅配サービス状況（ヤマト運輸）



※ヤマトホールディングス公式HP（<https://www.yamato-hd.co.jp>）の動画を元にグラフを作成



※道路政策ビジョン「2040年：道路の景色が変わる」（R2.6.18）より

コロナ禍の広域道路ネットワークの状況

【主な直轄国道における4月第4週の交通量】

- 大型車は、平日9%減少 休日13%減少

⇒道路ネットワークが国民生活に

欠かすことのできない物流を支える

- 小型車は、平日19%減少 休日37%減少

⇒休日の観光等を控えている

⇒平日でも業務等の必要不可欠な

移動を道路ネットワークが支える

※新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間取りまとめ（R2.6.8）より

※資料内の地図は NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 7-27 広域道路ネットワークの必要性の整理 (5/5)

7.2.2 外環（東名～湾岸）の整備効果

新型コロナウイルス感染症の拡大は、日常生活の変化を余儀なくされ、いわゆる、新しい生活様式が広がりを見せている。新しい生活様式の広がり、物流の存在感や社会インフラとしての重要性を飛躍的に高めたと言える。

そこで本項では、新型コロナウイルス感染症拡大を受けた、新しい生活様式の広がりによって改めて浮き彫りとなった物流や、新型コロナウイルス感染症患者の搬送等の対応に関する広域道路ネットワークの必要性等、コロナ禍での外環（東名～湾岸）に期待される整備効果を検討した。

具体的には、宅配需要の高まり等、旺盛なモノの動きを下支えする広域道路ネットワークの必要性、新型コロナウイルス感染症患者の重点医療機関から高度医療機関への移送に対する広域道路ネットワークの必要性を検討した。

(1) 整備効果の検討・整理

コロナ禍における交通の特徴的な変化が生じた段階において、外環（東名～湾岸）の整備により期待される効果を検討・整理した。

本整理を踏まえ、都市間物流・医療について具体的に効果の分析を行った。

表 7-7 コロナ禍における外環（東名～湾岸）に期待される整備効果

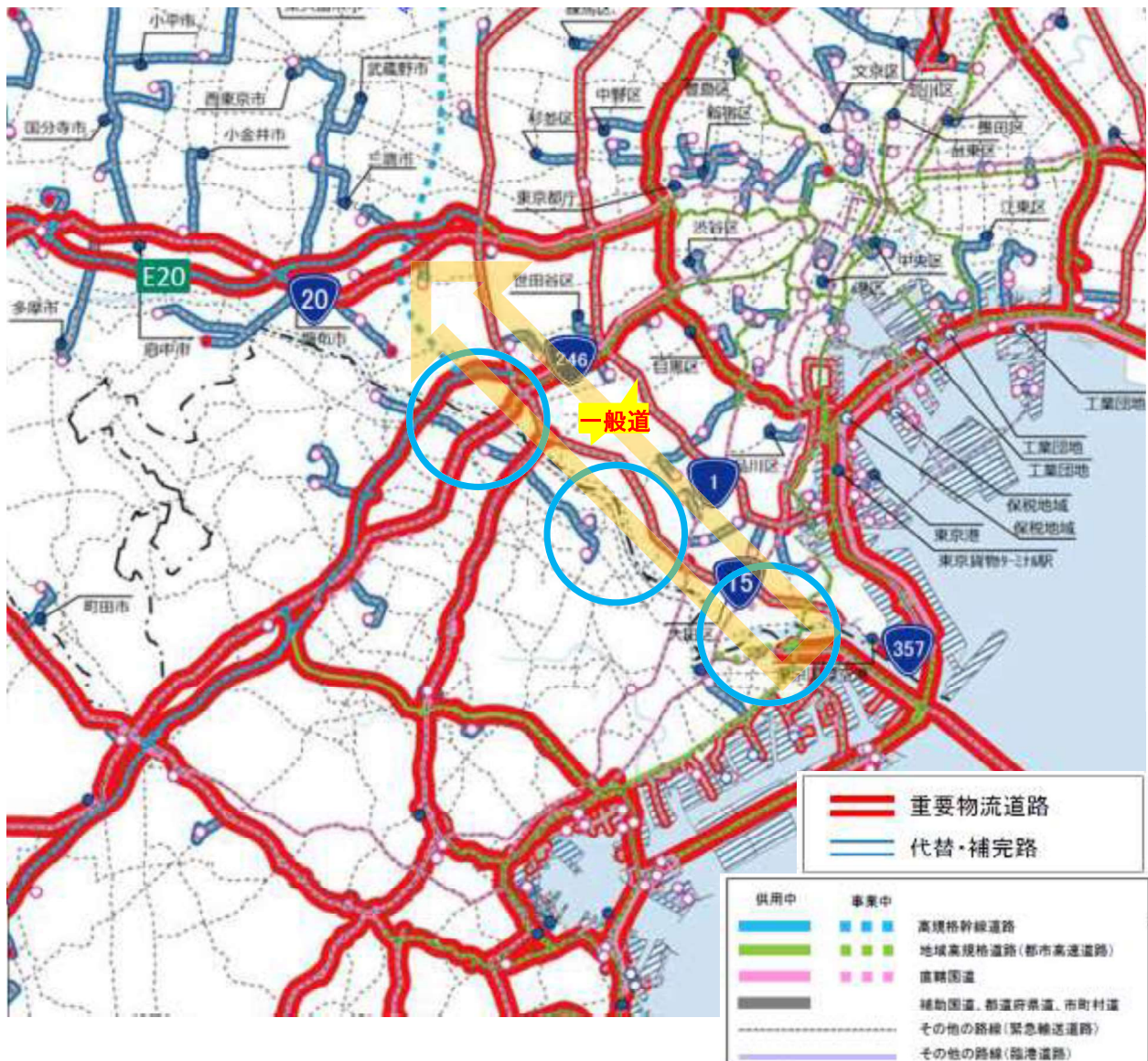
効果範囲	分野	整備効果
広域	都市間物流	首都圏の物流活性化への対応：重要物流道路、特車通行許可不要区間としての機能を持つ環状路線として、物流の活性化による増加が想定される大型貨物車の機動的な通行に貢献
		宅配ニーズへの対応：港湾エリアから各放射路線へのアクセス性向上により、新しい生活様式の進展にともなう宅配需要増に対応した、各地への迅速な輸送に貢献
		通販利用増加への対応：湾岸エリアから各放射路線へのアクセス性が向上することで、通販物流増加への対応に貢献
		物流施設立地支援：新たな生活様式で増加の想定される宅配サービスの拠点立地など、沿線を中心とした新たな企業立地の進展を下支え
	旅客交通	自家用車移動の円滑化：増加が見込まれる自動車での日々の近距離移動や余暇目的の移動の円滑化等、アフターコロナの生活を支援
地域	医療	医療機関間搬送への貢献：重点医療機関から高度医療機関への救急搬送を支え、コロナ禍における医療機関搬送に貢献
		医療機関への搬送効率化：コロナ禍における高度医療機関への搬送範囲の拡大
	都市内物流	宅配サービスへの貢献：宅配サービスの効率化による国民生活の向上への貢献
	自転車・歩行者	自転車利用増加に伴う課題への貢献：幹線道路等での自転車・歩行者空間再配分を行うことにより、自転車利用増加に伴う課題に貢献

(2) 整備効果分析

1) 首都圏の物流活性化への対応

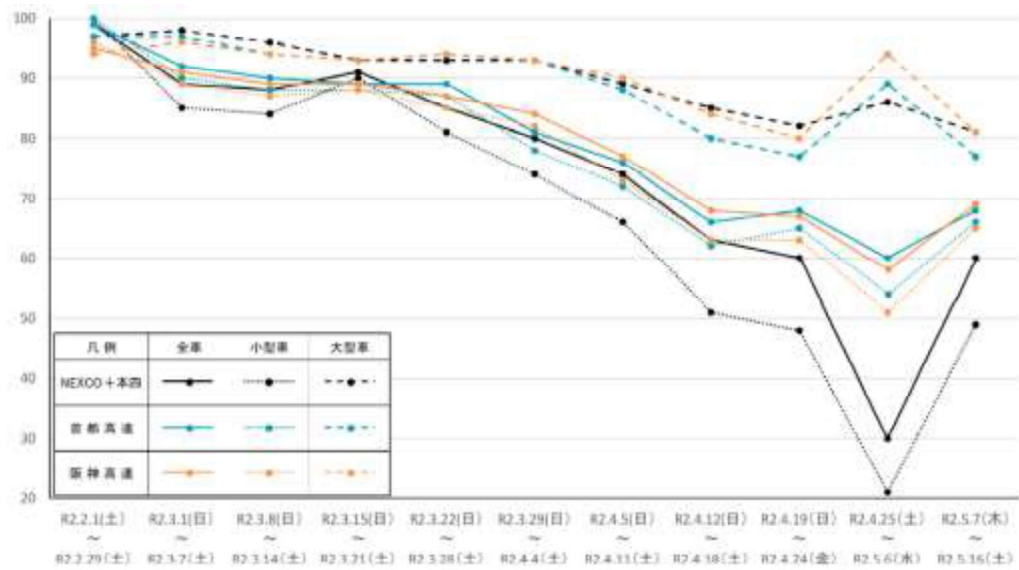
コロナ感染防止による緊急事態宣言により、首都圏の交通量は前年比の約70%に減少したが、大型車の交通量は前年比の10%程度の減少にとどまり、コロナ禍における物流の重要性が認識された。しかし、重要物流道路の指定は、羽田空港付近から内陸方向へは一般道のみであり、大型貨物車の広域的な輸送上課題がある。

今後、外環（東名～湾岸）の整備により、重要物流道路、特車通行許可不要区間としての機能を持つ環状路線として、コロナ禍にも重要な役割を果たす貨物交通の機動的な通行への貢献が期待される。



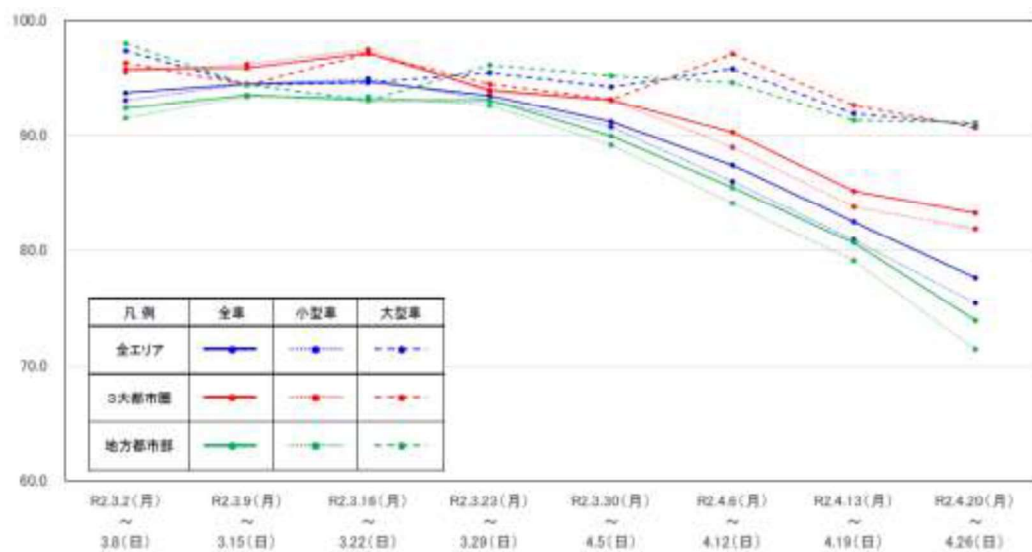
出典：重要物流道路及び代替・補完路（国土交通省）を基に作図

図 7-28 重要物流道路等の指定状況



出典：利用データ…国土交通省 IIP 新たな広域道路ネットワークに関する検討会より

図 7-29 高速道路の週別交通量(前年比)



出典：利用データ…国土交通省 IIP 新たな広域道路ネットワークに関する検討会より

図 7-30 高速道路の週別交通量(前年比)

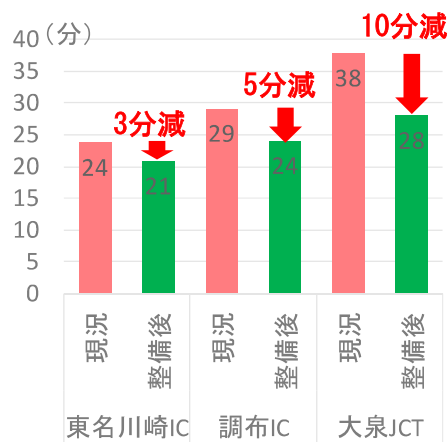
2) 物流ニーズへの対応

コロナ禍の宅配サービス利用の増加により、ヤマト運輸の取扱貨物個数は前年より約 20% 増加している。ヤマト運輸の総合物流ターミナルである羽田クロノゲートが湾岸部に立地しており、当該拠点から首都圏の各地、さらには全国各拠点への搬送が想定される。そこで、外環（東名～湾岸）の整備により、京浜港・羽田空港等が立地する湾岸エリアから各放射路線へのアクセス性が向上し、各地への迅速な輸送が期待される。



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 7-31 羽田クロノゲートから各 IC への利用経路(外環東名以南の供用時)

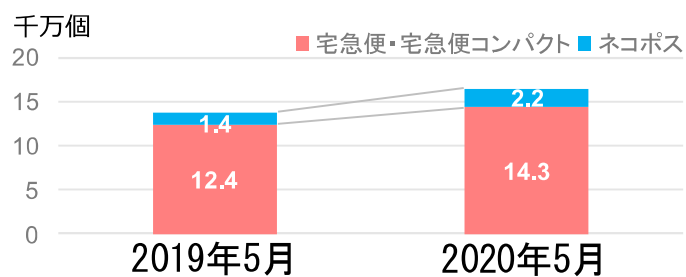


出典：使用データ…ETC2.0 データ

データ期間…2020年5月平日

※現状は空港西 IC から、整備後は羽田 IC からの所要時間

図 7-32 羽田クロノゲートから各 IC への所要時間(外環東名以南の供用時)



出典：ヤマトホールディングス公式 HP (<https://www.yamato-hd.co.jp>) の数値よりグラフを作成

図 7-33 コロナ禍における宅配サービス状況

3) 通販利用増加への貢献

家電量販店の大手であるヨドバシカメラは、キングスカイフロントに立地し、当該拠点から各地への商品搬送を担っている。

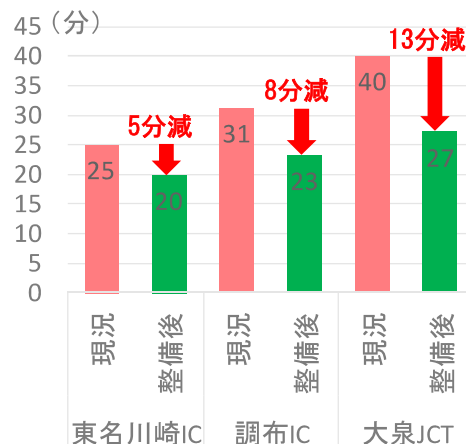
キングスカイフロントは、世界最先端のライフサイエンス分野の研究開発エリアであり、物流センターとして利用する企業も多数存在しており、ヨドバシカメラの大型物流施設は、全店舗で取り扱う商品の一時保管・配送、通信販売の梱包・出荷等を行っている。

外環（東名～湾岸）の整備により、キングスカイフロントが立地する湾岸エリアから各放射路線へのアクセス性が向上し、通販物流増加への貢献が期待される。



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 7-34 キングスカイフロントから各 IC への利用経路(外環東名以南の供用時)



出典：使用データ…ETC2.0 データ
データ期間…2020 年 5 月平日
※大師 IC からの所要時間

図 7-35 キングスカイフロントから各 IC への所要時間(外環東名以南の供用時)

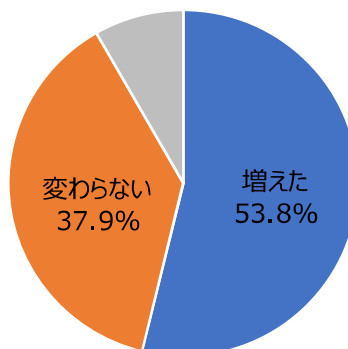
4) 物流施設立地支援

コロナ感染防止による緊急事態宣言により宅配サービスの利用が促進しており、外環道沿線には Amazon やコープデリの配送センターが立地していることから配送のために外環は重要である。また、不動産投資家調査において他の施設と比較して「ネガティブな影響はあまりない・ネガティブな影響は全くない」の回答の割合が全体の約8割と高く、コロナ禍でも物流施設への投資に対する影響は小さいとされており、外環（東名～湾岸）の整備により環状路線が完成することで、宅配サービス拠点などの物流施設の立地進展が期待される。



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 7-36 物流施設の立地状況

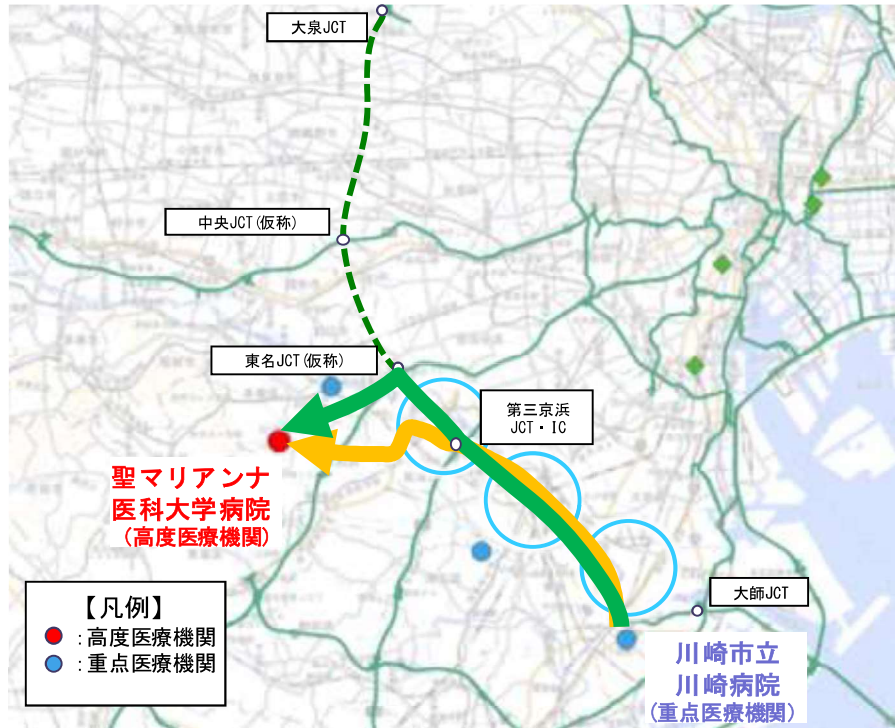


出典：日本生活協同組合連合会 新型コロナウイルス感染症についてのアンケート結果より作成

図 7-37 新型コロナの流行前と比べた生協の宅配の活用

5) 医療機関間搬送への貢献

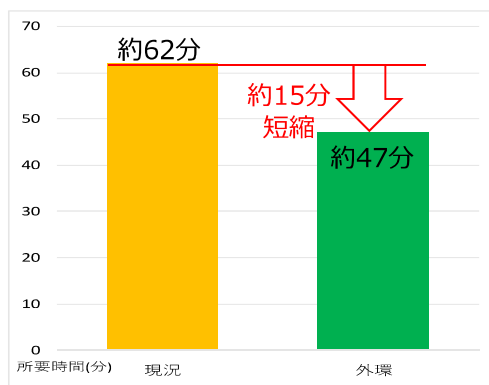
コロナウイルス感染症の患者は、重点医療機関に入院中の患者の悪化等の場合に、高度医療機関である聖マリアンナ医科大学病院への救急搬送を実施しており、外環（東名～湾岸）整備により、重点医療機関である川崎病院から 15 分の時間短縮され、人命の救急救命活動への貢献が期待される。



出典：利用データ…神奈川県ホームページ（5月12日時点）

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 7-38 重点医療機関から高度医療機関への利用経路（外環東名以南の供用時）



出典：利用データ…ETC2.0 データ

データ期間…2020年5月

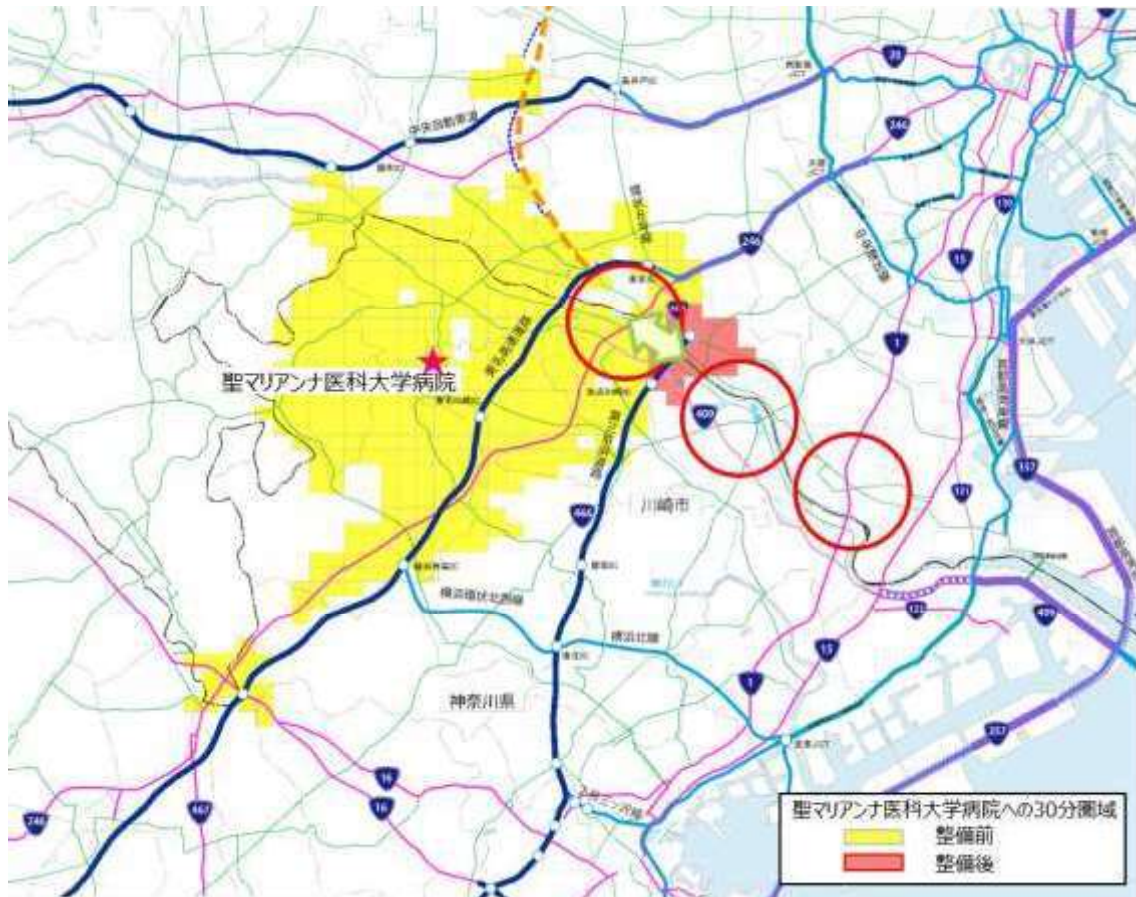
※現況はETC2.0の混雑時平均旅行速度、整備後は現況+外環を設計速度80km/hとして算出

図 7-39 重点医療機関から高度医療機関への所要時間（外環東名以南の供用時）

6) 医療機関への搬送効率化

(A) 高度医療機関

コロナウイルス感染の重症患者は、県の指定した高度医療機関である聖マリアンナ医科大学病院へ搬送するため、外環（東名～湾岸）の整備により、病院からの 30 分圏域が拡大し、カバー人口が約 1 割増加することで、沿線住民の救急搬送への貢献が期待される。



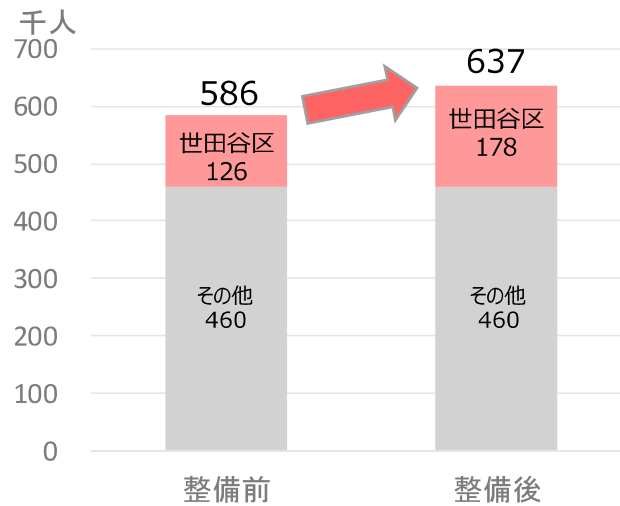
出典：利用データ…ETC2.0 データ

データ期間…2020 年 5 月

※整備後は現況＋外環を設計速度 80km/h として算出

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 7-40 聖マリアンナ医科大学病院への圏域拡大状況



出典：利用データ…国勢調査
データ期間…H27 年度

図 7-41 聖マリアンナ医科大学病院への 30 分圏域カバー人口

	整備前 ①	整備後 ②	増減割合(② ÷①)
世田谷区	126	178	141%
その他	460	460	100%
合計	586	637	109%

出典：利用データ…国勢調査
データ期間…H27 年度
※単位…千円

図 7-42 沿線区市整備前後割合比較

a) 重点医療機関

コロナウイルス感染の中等症患者は、県の指定した重点医療機関へ搬送するため、外環（東名～湾岸）の整備により、搬送可能な重点医療機関の数が大田区・世田谷区で約 25%、川崎市・横浜市で約 13%増加し、沿線住民の救急搬送への貢献が期待される。

表 7-8 使用データ

データ	期間	備考
国勢調査	H27 年度	
ETC2.0 データ	2020 年 5 月	整備後は現況＋外環（設計速度 80km/h）により算出



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

※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）

※神奈川県重点医療機関…神奈川県発表の重点医療機関（5月時点）

※東京都重点医療機関…重点医療機関は非公開であるため、感染症指定医療機関とした

図 7-43 重点医療機関への圏域拡大状況

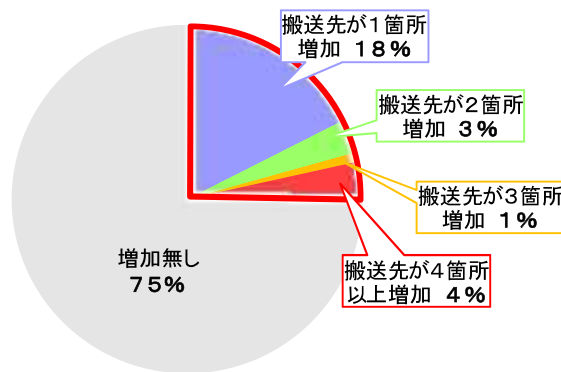


図 7-44 大田区・世田谷区人口の搬送先の増加割合

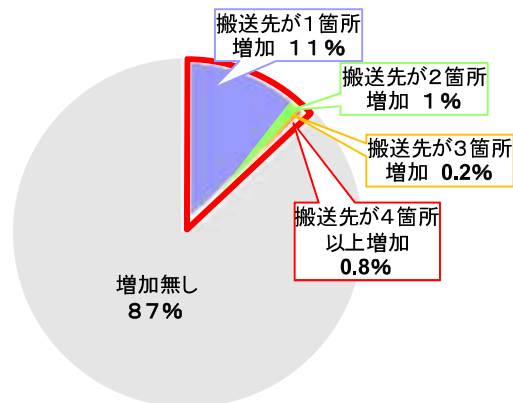


図 7-45 川崎市・横浜市人口の搬送先の増加割合