

第2章 社会状況の変化における課題把握

章 内 目 次

2. 社会状況の変化における課題把握	2-1
2.1. 交通状況のモニタリング分析	2-1
2.1.1. モニタリング項目の選定	2-1
2.1.2. モニタリングの実施	2-2
(1) 全体の傾向	2-2
(2) 交通量	2-10
(3) 旅行速度	2-40
2.1.3. 現地調査の実施	2-96
(1) 通常時の調査	2-96
(2) オリパラ時の調査	2-99
2.2. 広域的・地域的な交通状況の変化の把握	2-106
2.2.1. 広域的・地域的な交通状況の検討項目の整理	2-106
2.2.2. コロナ後の最新時点の交通状況の変化の把握	2-107
(1) 広域的な交通状況の変化の把握	2-107
(2) 地域的な交通状況の変化の把握	2-125
(3) コロナ後の最新時点の交通状況の変化のまとめ	2-154
2.2.3. オリンピック・パラリンピック開催時の交通状況の把握	2-155
(1) 交通規制の実施内容	2-155
(2) 規制実施による都心部の交通状況	2-156
(3) 外環未整備による環状方向の交通課題	2-163
(4) オリンピック・パラリンピック開催時の交通状況のまとめ	2-169
2.3. 道路交通に関わる社会経済活動の変化の把握	2-170
2.3.1. 道路交通に関わる社会経済活動の変化の把握	2-170
(1) 社会経済活動の変化項目の整理	2-170
(2) 道路交通に関わる社会経済活動の変化の把握	2-171
2.3.2. 沿線地域の社会経済状況の整理	2-181
(1) 沿線地域の社会経済状況の整理結果	2-181
(2) 沿線地域の社会経済状況の整理結果まとめ	2-228
2.4. 企業の意向調査の実施	2-229
2.4.1. 企業の意向調査計画の検討	2-229
2.4.2. ヒアリング調査の実施	2-230
2.4.3. 調査結果	2-235
(1) 調査結果個票	2-235
(2) 調査結果一覧	2-280
2.4.4. 調査結果の取りまとめ	2-285
(1) 期待する効果の取りまとめ	2-285
(2) 整備効果取りまとめ資料の作成	2-287

2. 社会状況の変化における課題把握

コロナ禍及び新規ネットワークにおける東京南西部地域の交通状況の変化を把握した。
また、企業動向の把握調査の企画・実施を行った。

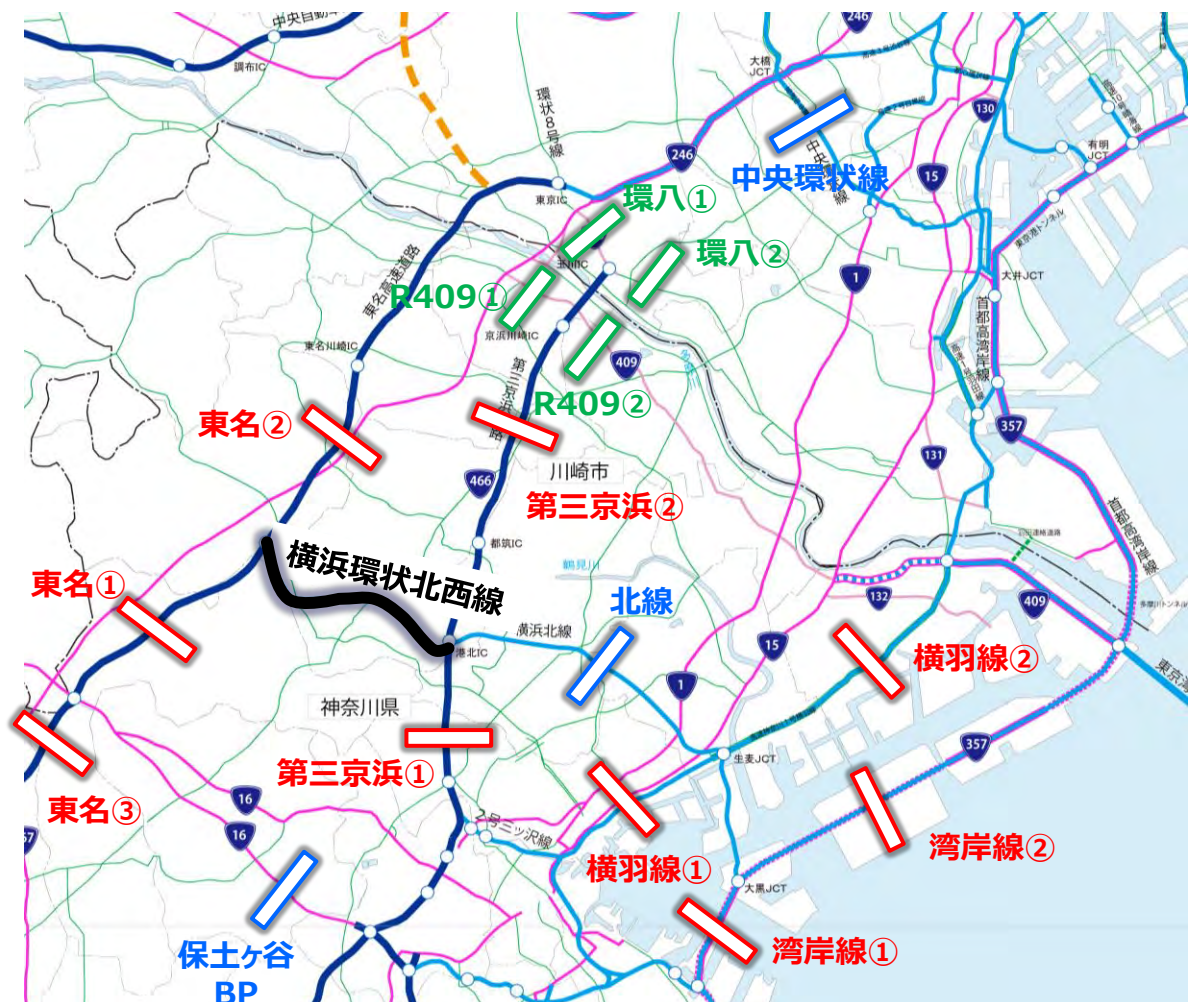
2.1. 交通状況のモニタリング分析

2.1.1. モニタリング項目の選定

コロナ禍及び北西線開通による東京南西部地域の交通状況の変化を把握するために、以下に示す環状八号線と北西線の並行道路と接続道路 9 路線 16 断面に着目して確認を行った。

【対象路線】

自 専 道：東名、第三京浜、保土ヶ谷 BP、首都高速(北線、横羽線、湾岸線、中央環状線)
一般道路:環八通り、国道 409 号



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 2-1 分析対象断面【合計9路線16断面】

【モニタリング項目】

- ・ 日交通量変化（平休別週平均）
- ・ 昼間 12 時間旅行速度の変化（平休別週平均）

2.1.2. モニタリングの実施

交通データを時系列で整理し、新型コロナウイルスの感染拡大防止に伴う移動自粛やオリパラ開催に伴う影響の把握を行った。

(1) 全体の傾向

1) 自専道交通量【平日】

自専道全体の傾向を鑑みると、第1回緊急事態宣言後2020年8月以降は概ね前年程度の交通量となっている。

表 2-1 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019年1月～ 2021年10月	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



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 2-2 自専道位置図

■ 保土ヶ谷バイパス

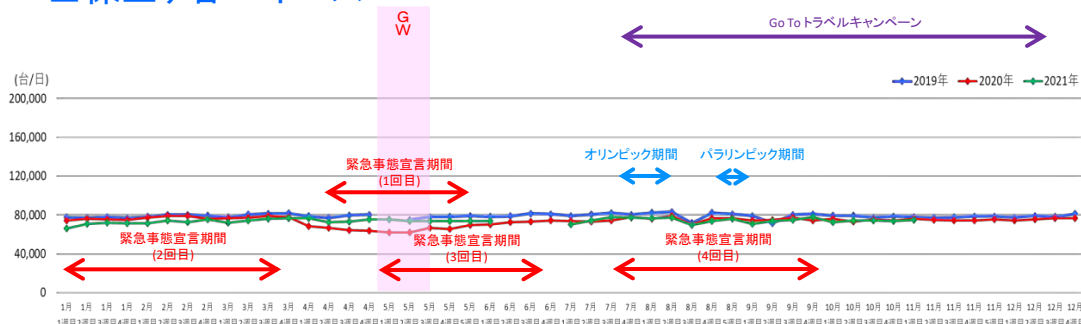
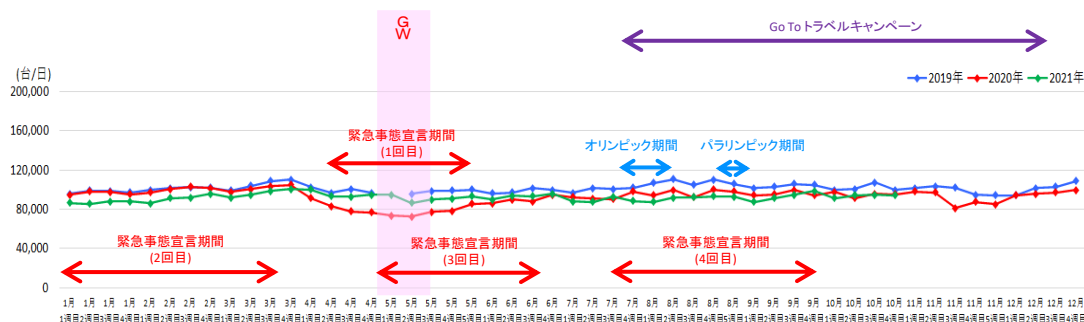
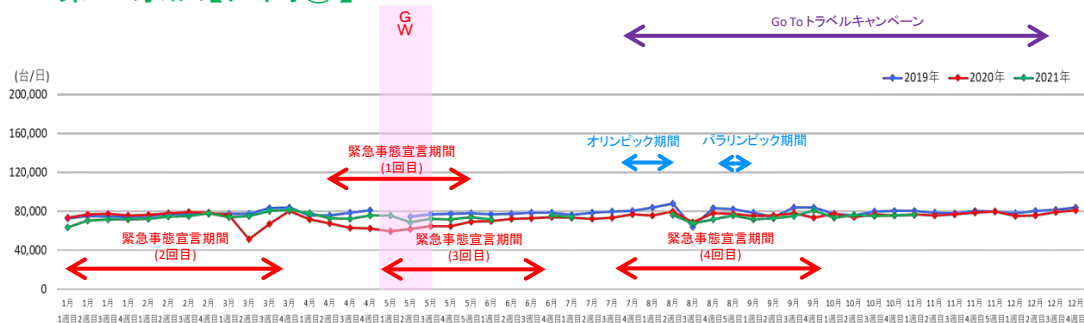


図 2-3 自専道交通量【平日】 1/2

■東名高速【区間②】



■第三京浜【区間②】



■横羽線【区間②】

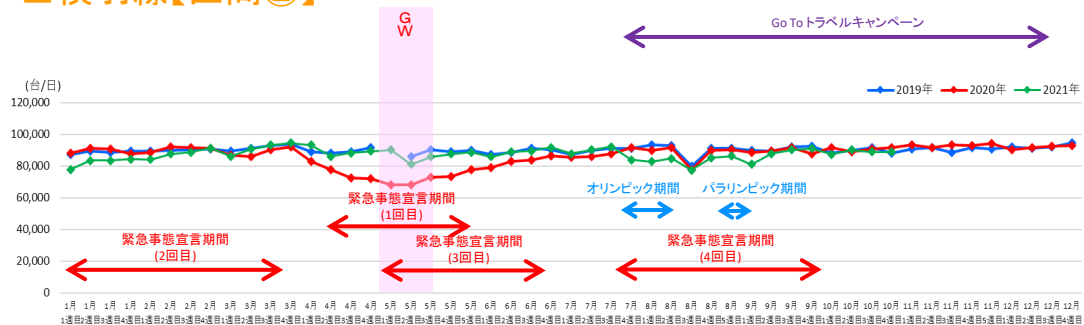


図 2-4 自専道交通量【平日】 2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

2) 自専道速度 【平日・上下平均】

自専道全体の傾向としては、第1回緊急事態宣言後8月ごろまで速度向上がみられる。9月以降は概ね前年程度の速度となっている。

保土ヶ谷バイパスは3月4週目以降、速度向上の傾向は継続している。

表 2-2 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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 時間の旅行速度を平均



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 2-5 自専道位置図(再掲)

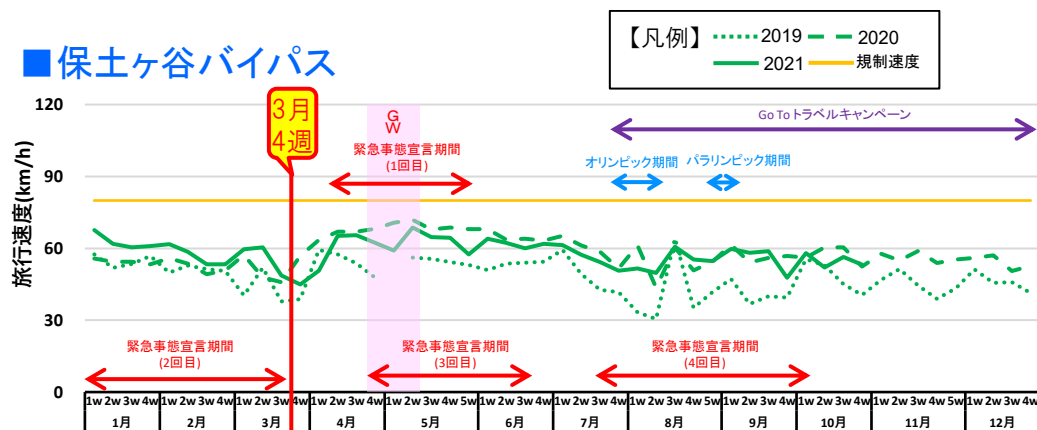


図 2-6 自専道速度【平日・上下平均】 1/2

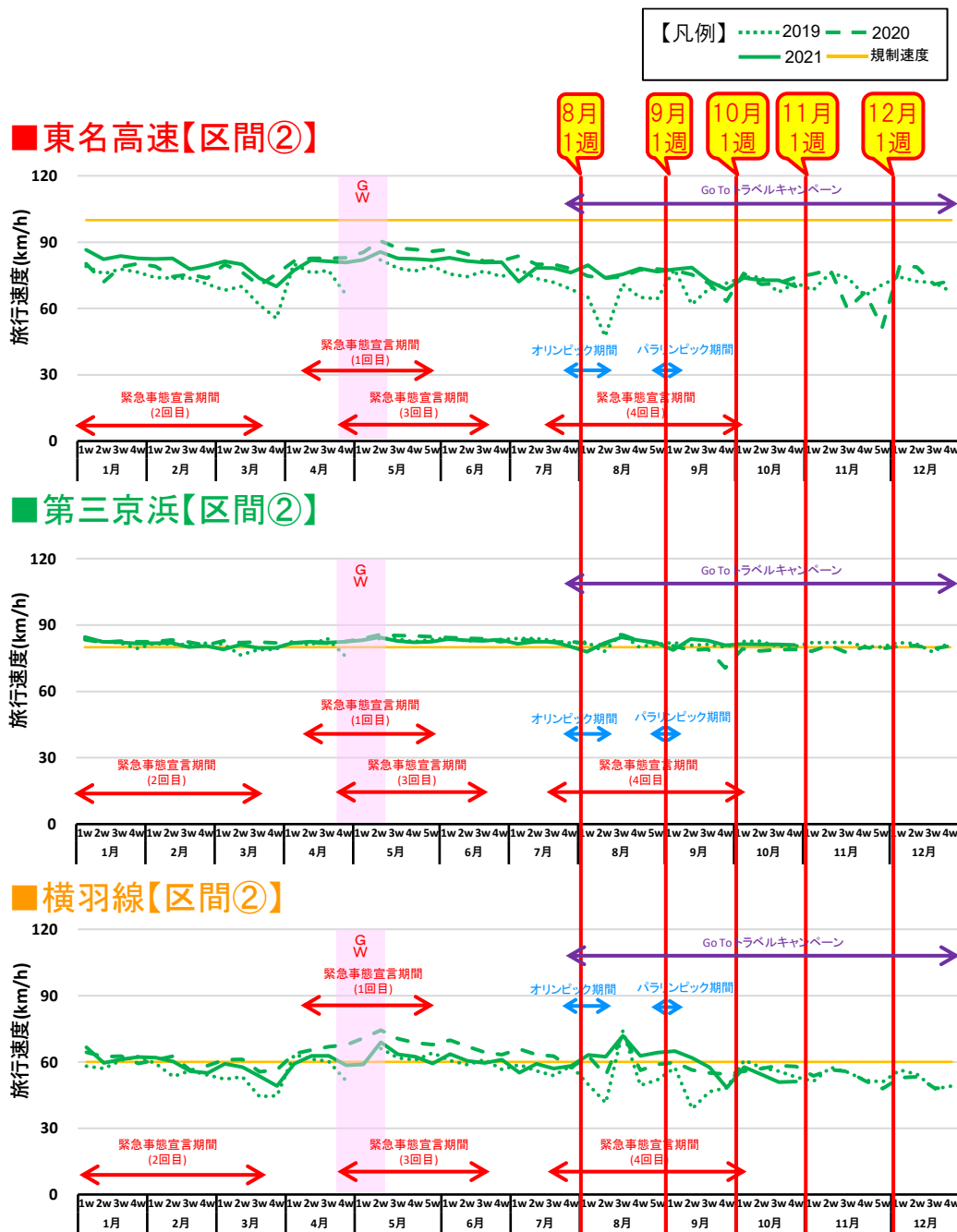


図 2-7 自専道速度【平日・上下平均】 1/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

3) 一般道路交通量 【平日・上下平均】

第 1 回緊急事態宣言中に交通量は減少しているが、自専道ほど大幅に減少はしていない。

第 1 回緊急事態宣言後 2020 年 6 月以降は概ね前年程度の交通量となっている。

表 2-3 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別 平休別日平均交通量 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

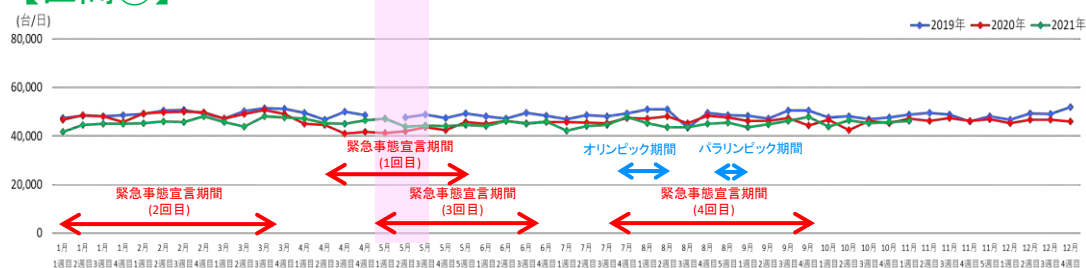


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-8 一般道路位置図

■環八通り

【区間①】



【区間②】

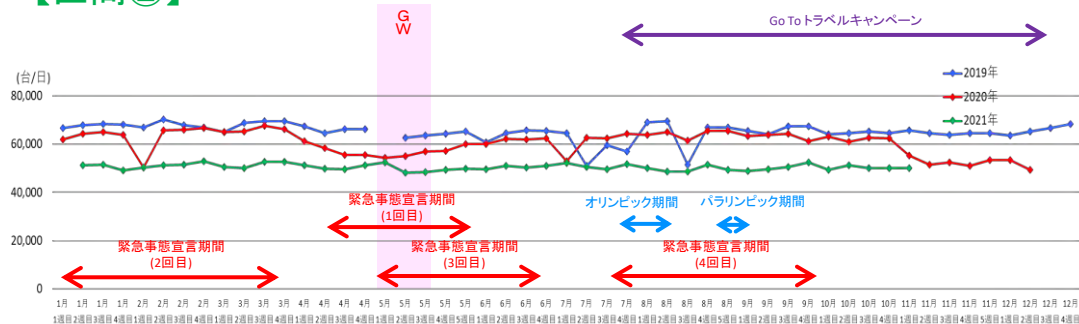


図 2-9 一般道路交通量【平日・上下平均】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

4) 一般道路速度 【平日・上下平均】

第1回緊急事態宣言期間には速度が高くなり、特に東名～第三京浜間が高くなる傾向があった。

その他は特に大きな速度変化の傾向はない。

他の一般道路の路線においても、その傾向は同じ。

表 2-4 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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

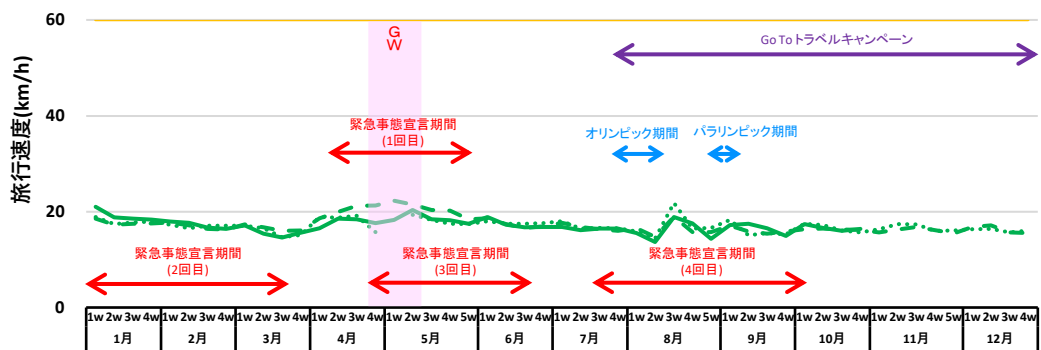


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

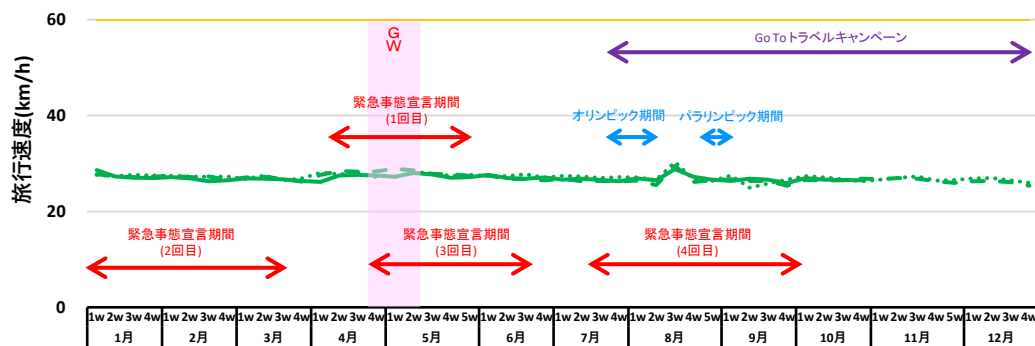
図 2-10 一般道路位置図(再掲)

■環八通り

【区間①】



【区間②】



【区間③】

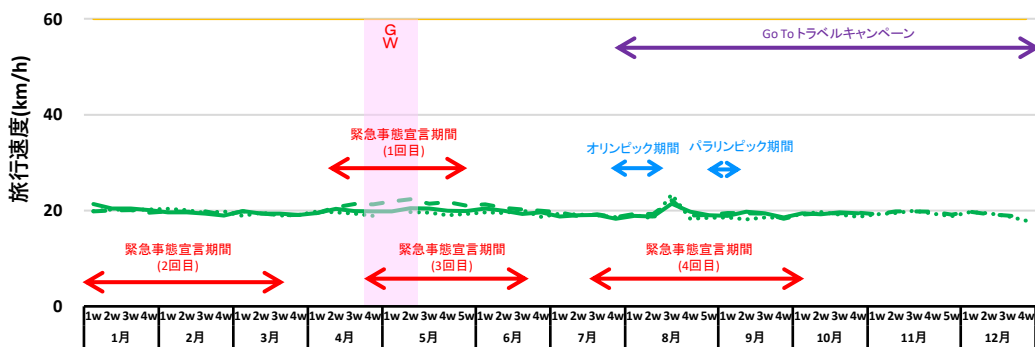


図 2-11 一般道路速度【平日・上下平均】

※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)、

2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック:2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック:2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目:2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目:2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目:2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目:2021 年 7 月 12(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年&2021 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

※GoTo キャンペーン:2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

(2) 交通量

1) 自専道の交通量の変化【平日】

本分析では、2019 年 1～12 月と 2020 年 1～12 月と 2021 年 1 月～10 月の前年同月同週で交通状況を比較した。

【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。

(7) 第三京浜・保土ヶ谷バイパス

第三京浜、保土ヶ谷バイパスともに 2020 年 10 月には 2019 年の交通量に近い値となった。

2021 年 1 月～2 月には緊急事態宣言の影響もあり再度交通量が減少した。

表 2-5 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別 平休別日平均交通量 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



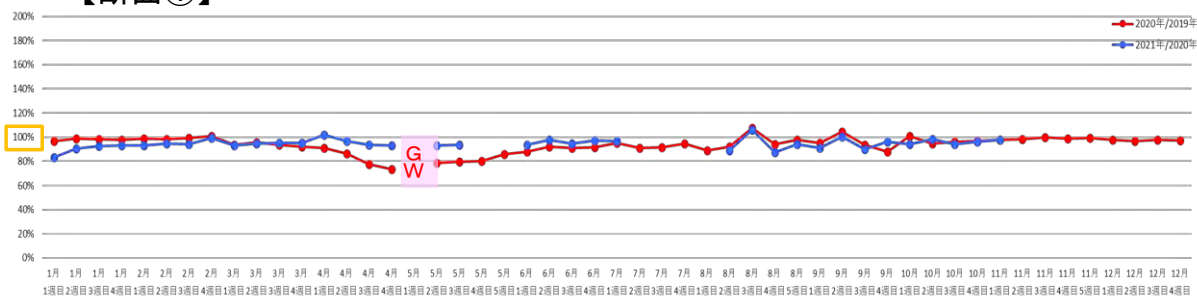
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-12 自専道位置図

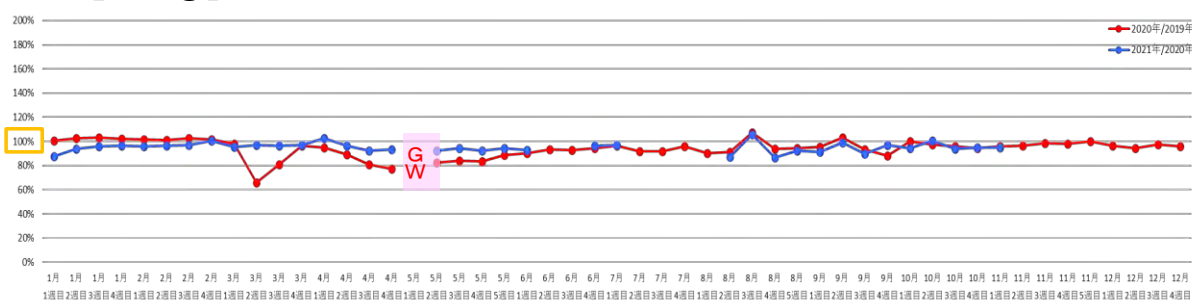
A) 交通量の変化率

■ 第三京浜

【断面①】



【断面②】



■ 保土ヶ谷バイパス

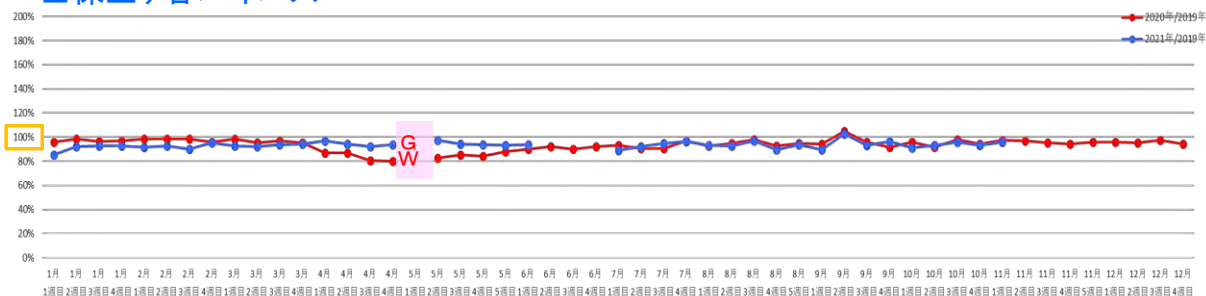


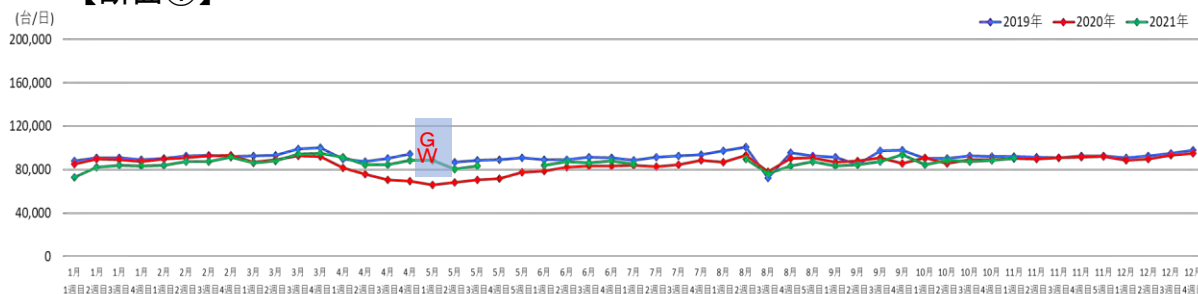
図 2-13 自専道【平日・変化率】

※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
 ※緊急事態宣言: 2020年4月7日～5月25日
 2021年1月8日～3月21日、4月25日～6月20日、7月12日～8月22日

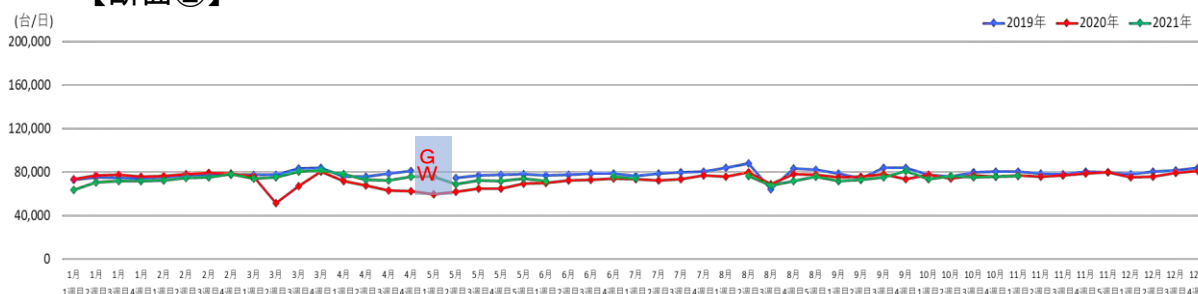
B) 交通量の推移

■ 第三京浜

【断面①】



【断面②】



■ 保土ヶ谷バイパス

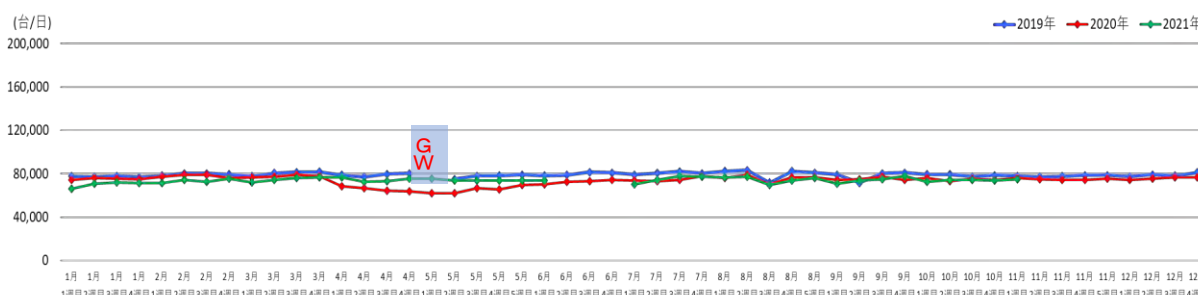


図 2-14 自専道の交通量変化【平日・交通量】

※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
 ※緊急事態宣言: 2020年4月7日～5月25日
 2021年1月8日～3月21日、4月25日～6月20日、7月12日～8月22日

(4) 横羽線・北線

横羽線は北西線開通影響を受け断面①は減少傾向となった。一方断面②は交通量に大きな変化はない。

北線は北西線開通の影響で、交通量が大幅に増加した。

表 2-6 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別平 休別日平均交通量を 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



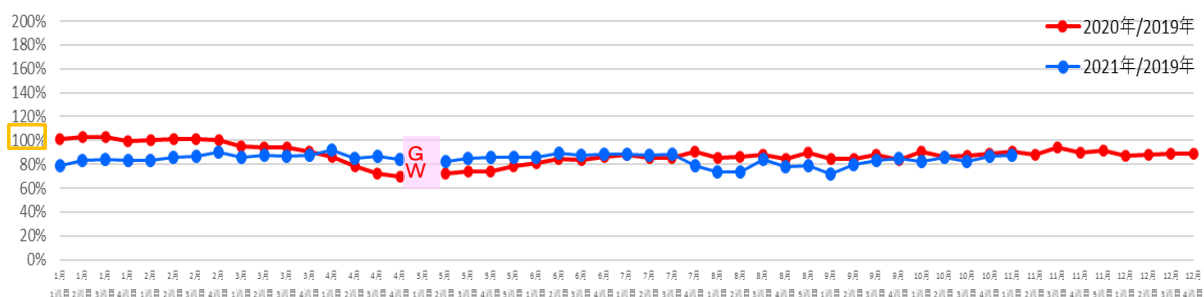
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-15 自専道位置図

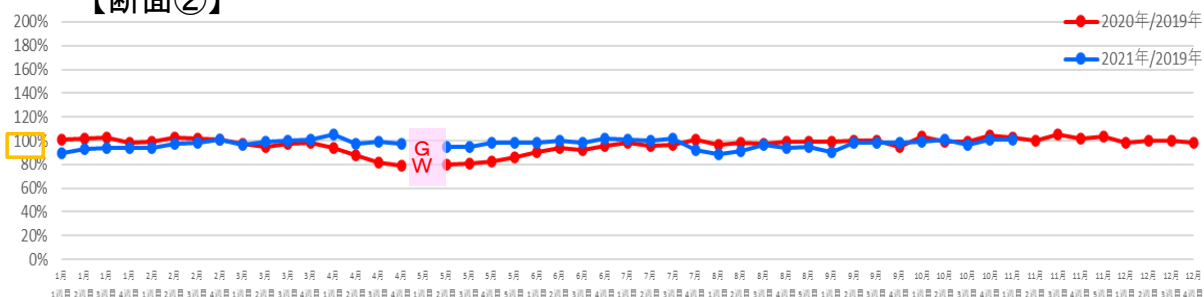
A) 交通量の変化率

■横羽線

【断面①】



【断面②】



■北線

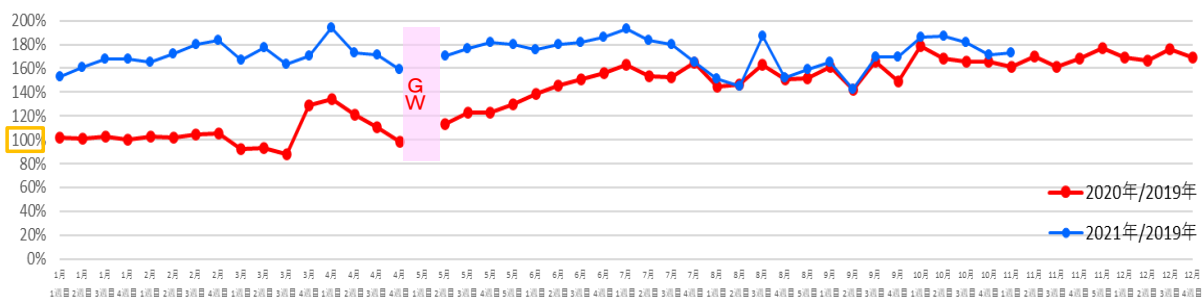


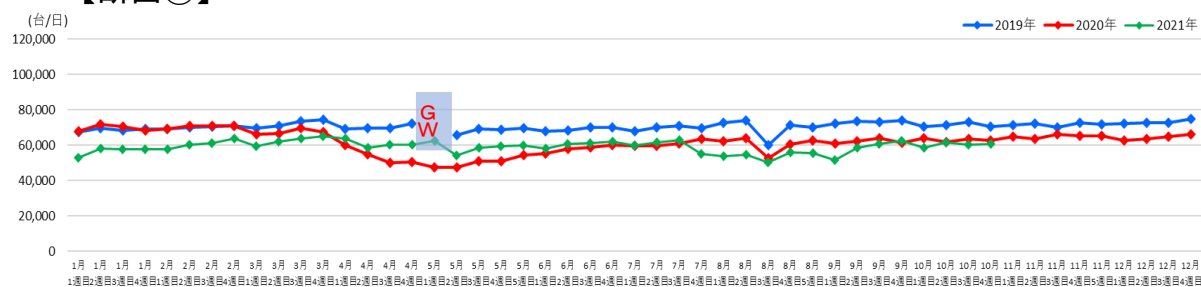
図 2-16 自専道【平日・変化率】

※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
 ※緊急事態宣言: 2020 年 4 月 7 日～5 月 25 日
 2021 年 1 月 8 日～3 月 21 日、4 月 25 日～6 月 20 日、7 月 12 日～8 月 22 日

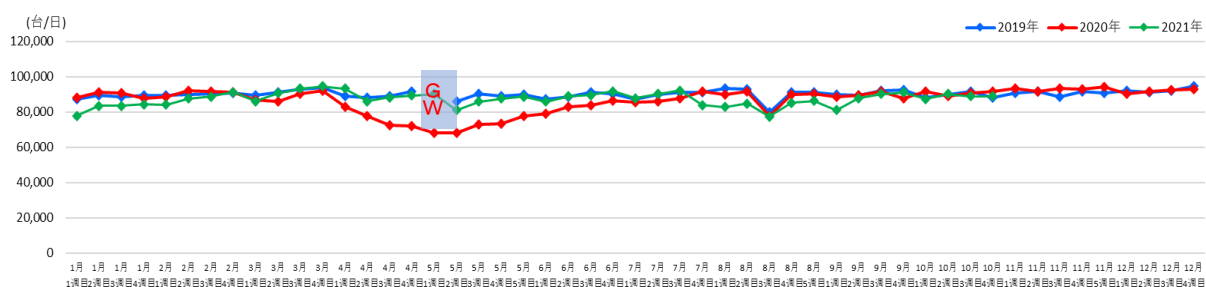
B) 交通量の推移

■横羽線

【断面①】



【断面②】



■北線

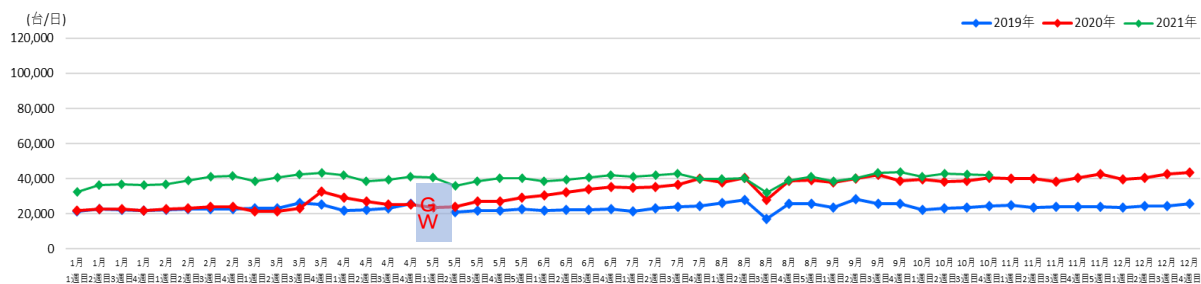


図 2-17 自専道の交通量変化 【平日・交通量】

※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
 ※緊急事態宣言：2020 年 4 月 7 日～5 月 25 日
 2021 年 1 月 8 日～3 月 21 日、4 月 25 日～6 月 20 日、7 月 12 日～8 月 22 日

(ウ) 湾岸線・中央環状線

湾岸線は断面①②ともに減少傾向となった。2021 年になると 2019 年と同等の交通量となった。

中央環状線は 2020 年 7 月以降、2019 年比 80%程度の交通量となった。

表 2-7 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別平 休別日平均交通量を 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



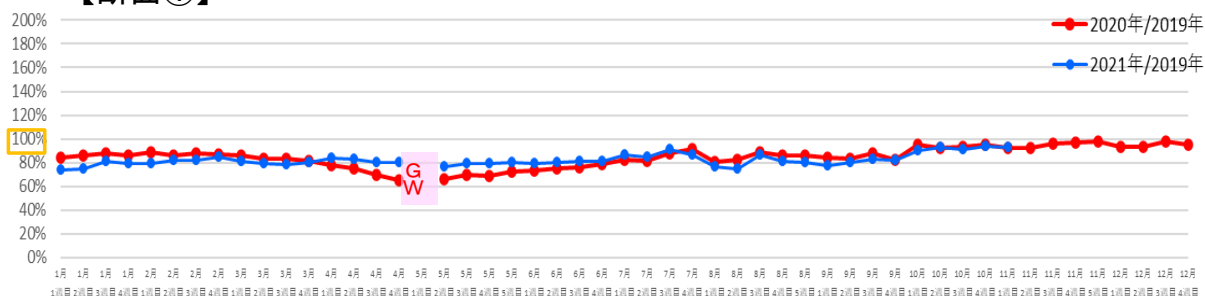
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-18 自専道位置図

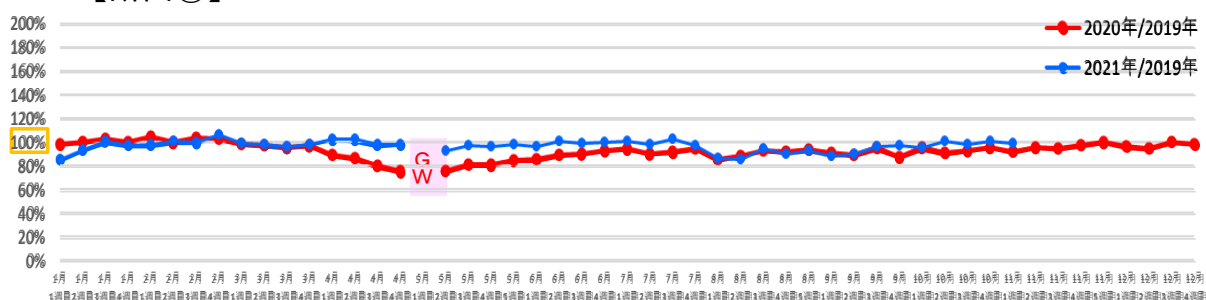
A) 交通量の変化率

■ 湾岸線

【断面①】



【断面②】



■ 中央環状線

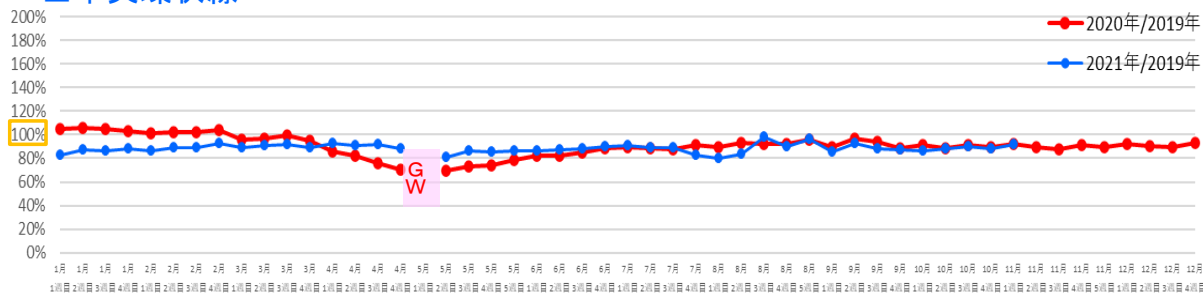


図 2-19 自専道【平日・変化率】

※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

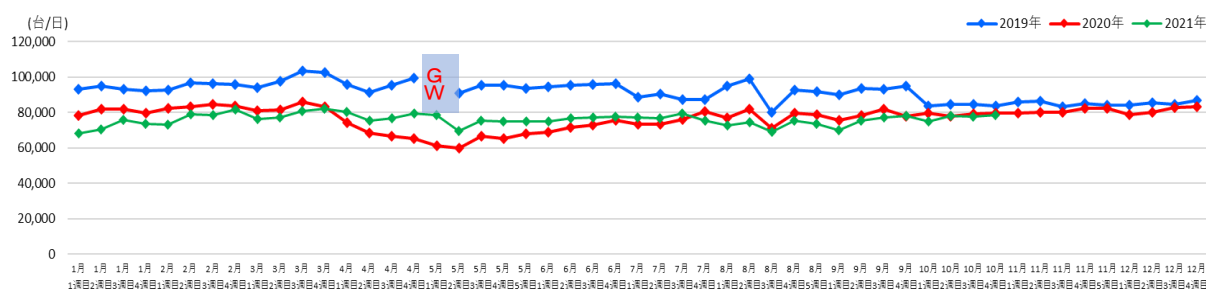
※緊急事態宣言:2020年4月7日～5月25日

2021年1月8日～3月21日、4月25日～6月20日、7月12日～8月22日

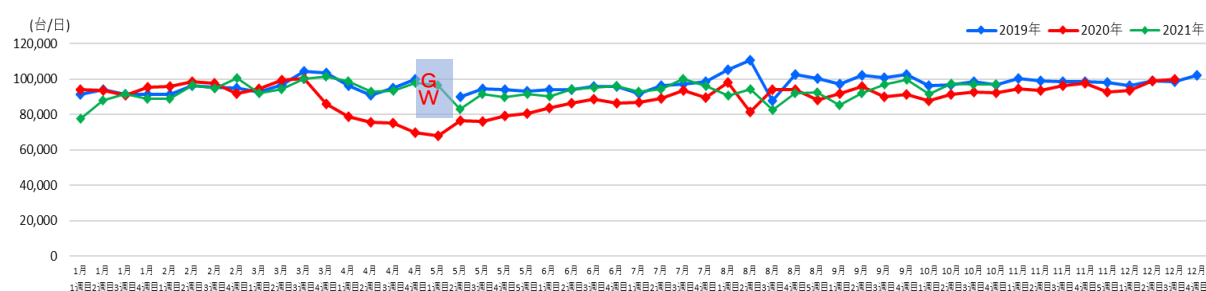
B) 交通量の推移

■ 湾岸線

【断面①】



【断面②】



■ 中央環状線

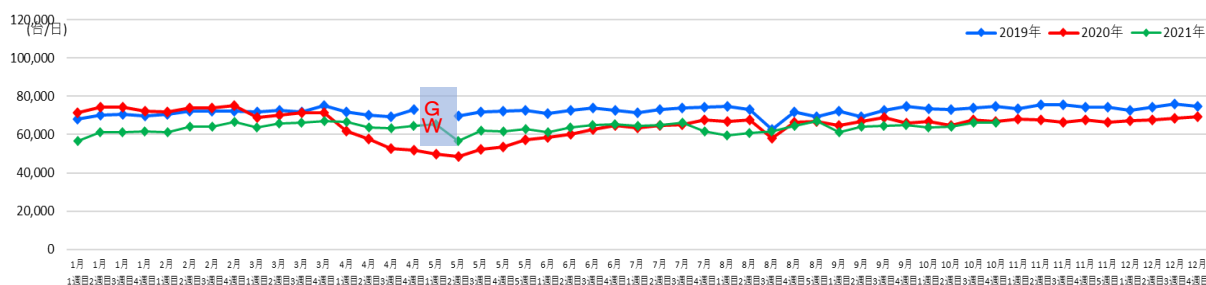


図 2-20 自専道の交通量変化【平日・交通量】

※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
 ※緊急事態宣言: 2020年4月7日～5月25日
 2021年1月8日～3月21日、4月25日～6月20日、7月12日～8月22日

(I) 東名高速

東名高速の断面①③は 2020 年 7 月以降に 2019 年と同等の交通量となった。
断面②については、北西線の影響もあり交通量が 2019 年比の 80%程度となった。

表 2-8 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別平 休別日平均交通量を 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



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 2-21 自専道位置図

B) 交通量の推移

■ 東名高速

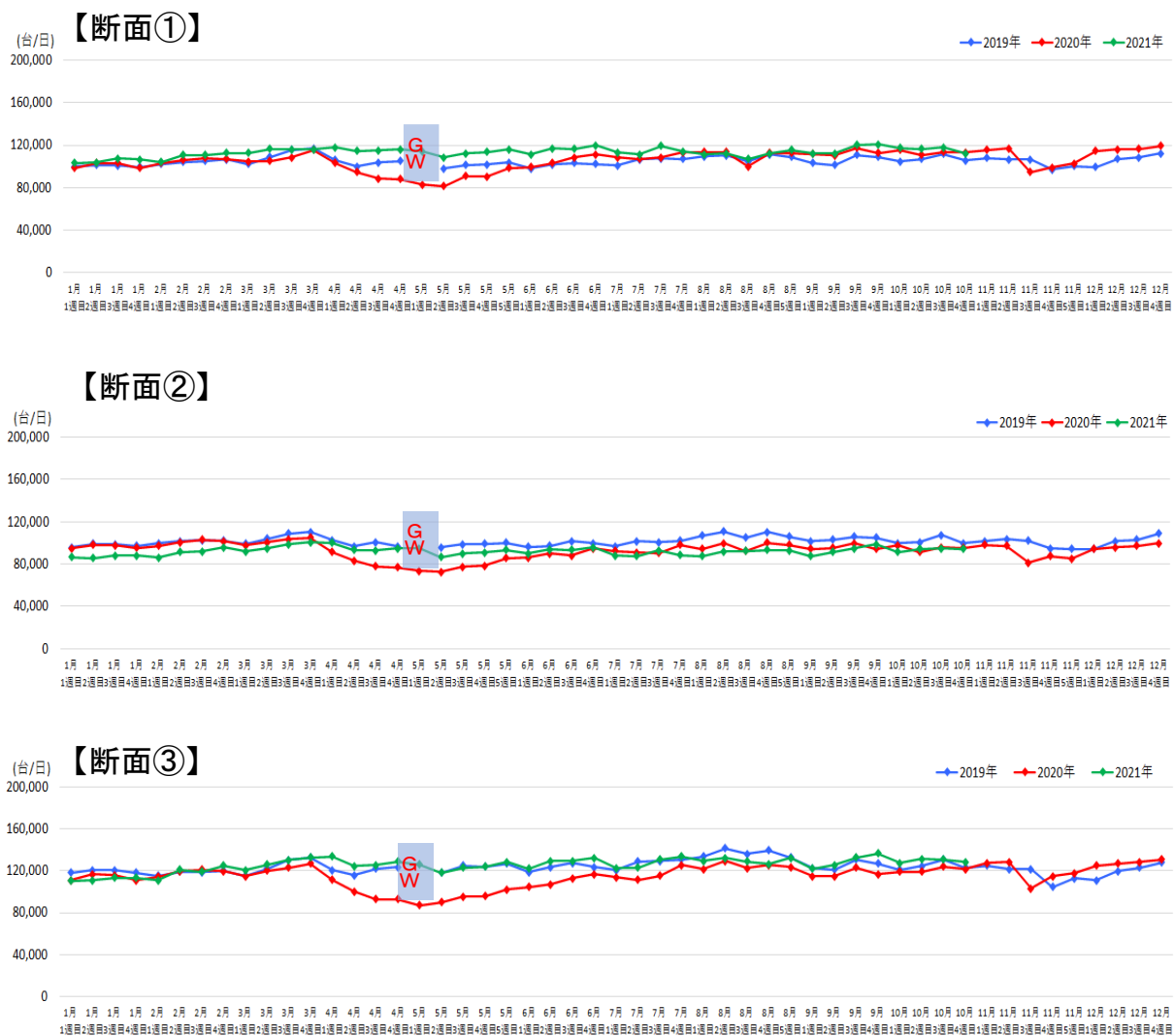


図 2-23 自専道の交通量変化【平日・交通量】

※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
 ※緊急事態宣言：2020 年 4 月 7 日～5 月 25 日
 2021 年 1 月 8 日～3 月 21 日、4 月 25 日～6 月 20 日、7 月 12 日～8 月 22 日

2) 自専道の交通量の変化【休日】

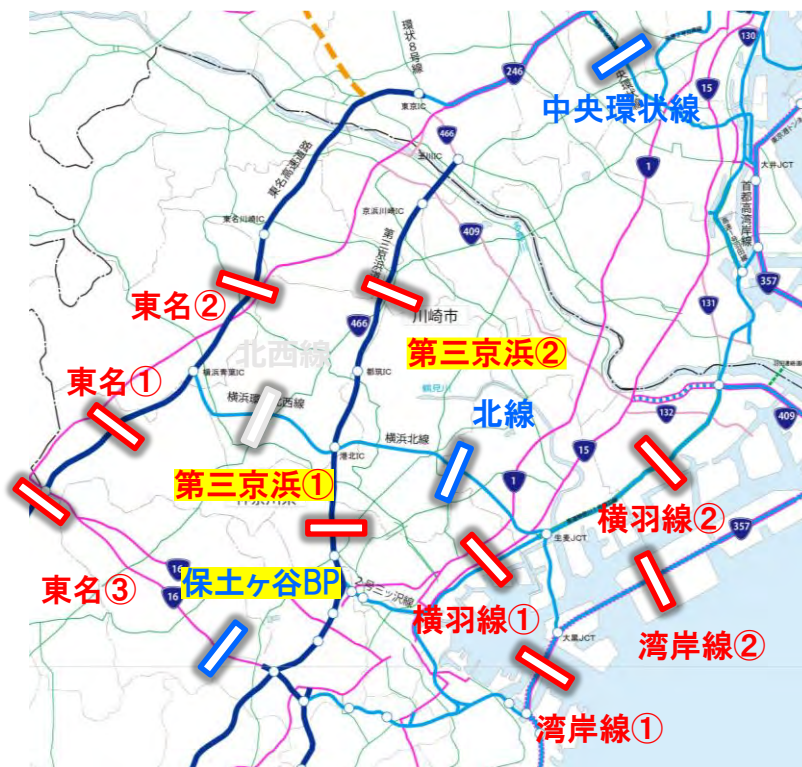
(7) 第三京浜・保土ヶ谷バイパス

第三京浜、保土ヶ谷バイパスともに 2020 年 10 月には 2019 年の交通量に近い値となった。

平日に比べて交通量の変動が大きい。

表 2-9 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別平 休別日平均交通量を 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



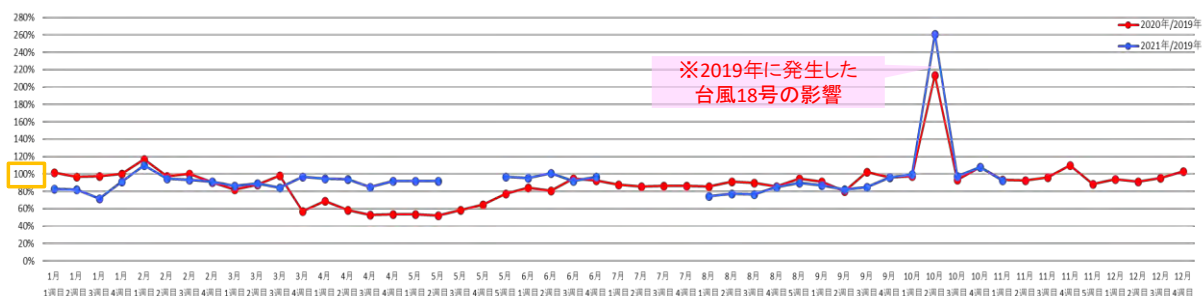
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-24 自専道位置図(再掲)

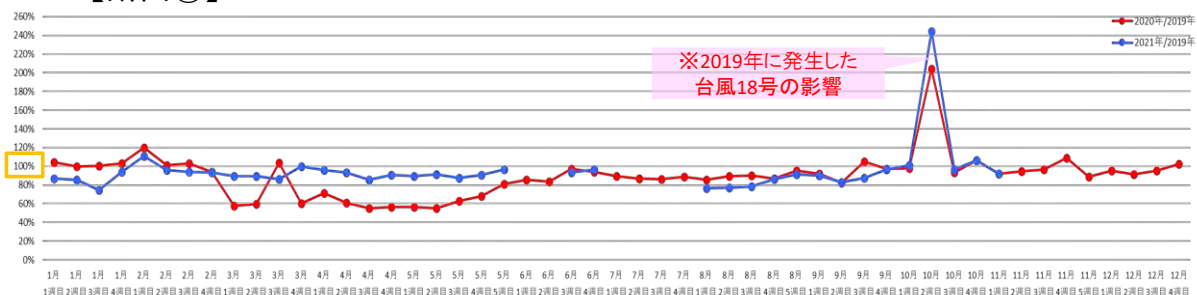
A) 交通量の変化率

■ 第三京浜

【断面①】



【断面②】



■ 保土ヶ谷バイパス

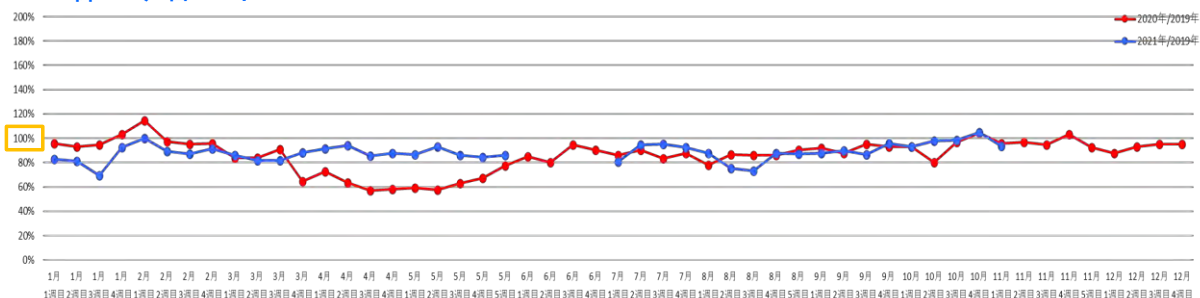


図 2-25 自専道【休日・変化率】

※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
 ※緊急事態宣言：2020年4月7日～5月25日
 2021年1月8日～3月21日、4月25日～6月20日、7月12日～8月22日

(4) 横羽線・北線

横羽線は北西線開通影響を受け断面①は減少傾向となった。一方断面②は交通量に大きな変化はない。

北線は北西線開通の影響で、交通量が大幅に増加した。

表 2-10 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別平 休別日平均交通量を 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



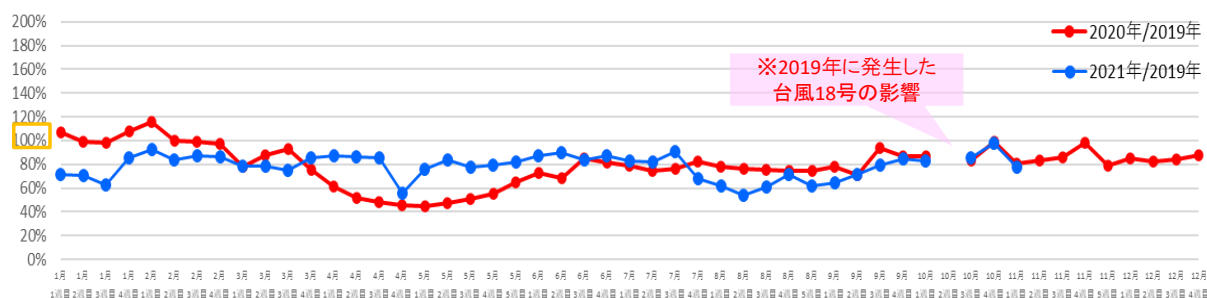
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-27 自専道位置図(再掲)

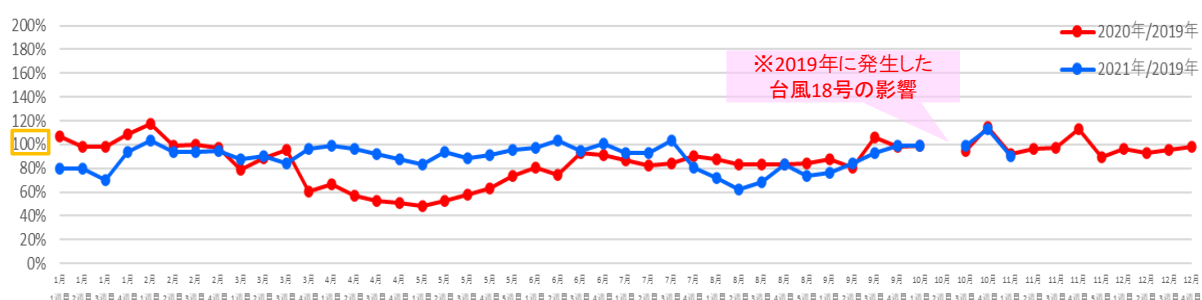
A) 交通量の変化率

■横羽線

【断面①】



【断面②】



■北線

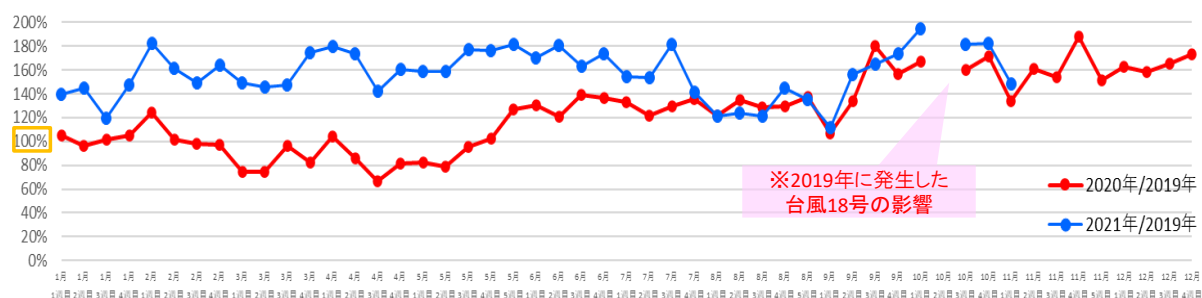


図 2-28 自専道【休日・変化率】

※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
 ※緊急事態宣言: 2020年4月7日～5月25日
 2021年1月8日～3月21日、4月25日～6月20日、7月12日～8月22日

■ 横羽線

【断面①】

(台/日)

2019年 2020年 2021年

台風19号の影響

年月日	2019年 (台/日)	2020年 (台/日)	2021年 (台/日)
1月 1日	58,000	62,000	42,000
1月 15日	58,000	58,000	40,000
1月 22日	58,000	58,000	38,000
1月 29日	62,000	62,000	48,000
2月 5日	58,000	62,000	45,000
2月 12日	58,000	62,000	48,000
2月 19日	62,000	62,000	55,000
2月 26日	62,000	62,000	58,000
3月 5日	62,000	62,000	55,000
3月 12日	62,000	62,000	55,000
3月 19日	62,000	62,000	55,000
3月 26日	62,000	62,000	55,000
4月 2日	62,000	62,000	55,000
4月 9日	62,000	62,000	55,000
4月 16日	62,000	62,000	55,000
4月 23日	62,000	62,000	55,000
4月 30日	62,000	62,000	55,000
5月 7日	62,000	62,000	55,000
5月 14日	62,000	62,000	55,000
5月 21日	62,000	62,000	55,000
5月 28日	62,000	62,000	55,000
6月 4日	62,000	62,000	55,000
6月 11日	62,000	62,000	55,000
6月 18日	62,000	62,000	55,000
6月 25日	62,000	62,000	55,000
7月 2日	62,000	62,000	55,000
7月 9日	62,000	62,000	55,000
7月 16日	62,000	62,000	55,000
7月 23日	62,000	62,000	55,000
7月 30日	62,000	62,000	55,000
8月 6日	62,000	62,000	55,000
8月 13日	62,000	62,000	55,000
8月 20日	62,000	62,000	55,000
8月 27日	62,000	62,000	55,000
9月 3日	62,000	62,000	55,000
9月 10日	62,000	62,000	55,000
9月 17日	62,000	62,000	55,000
9月 24日	62,000	62,000	55,000
9月 30日	62,000	62,000	55,000
10月 7日	62,000	62,000	55,000
10月 14日	62,000	62,000	55,000
10月 21日	62,000	62,000	55,000
10月 28日	62,000	62,000	55,000
11月 4日	62,000	62,000	55,000
11月 11日	62,000	62,000	55,000
11月 18日	62,000	62,000	55,000
11月 25日	62,000	62,000	55,000
12月 2日	62,000	62,000	55,000
12月 9日	62,000	62,000	55,000
12月 16日	62,000	62,000	55,000
12月 23日	62,000	62,000	55,000
12月 30日	62,000	62,000	55,000

[illegible]

Line chart showing daily new cases (台/日) from January 2019 to January 2021. The chart compares data for 2019 (blue line), 2020 (red line), and 2021 (green line). The Y-axis ranges from 0 to 50,000 cases per day. The X-axis shows months from 1月 (January) to 12月 (December) for each year. A notable peak in 2021 occurs in September, labeled '台風19号の影響' (Impact of Typhoon 19), reaching approximately 35,000 cases.

※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
 ※緊急事態宣言:2020 年 4 月 7 日～5 月 25 日
 2021 年 1 月 8 日～3 月 21 日、4 月 25 日～6 月 20 日、7 月 12 日～8 月 22 日

(ウ) 湾岸線・中央環状線

湾岸線、中央環状線ともに減少傾向となった。

中央環状線は 2020 年 7 月以降、2019 年比 80%程度の交通量となった。

表 2-11 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別平 休別日平均交通量を 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



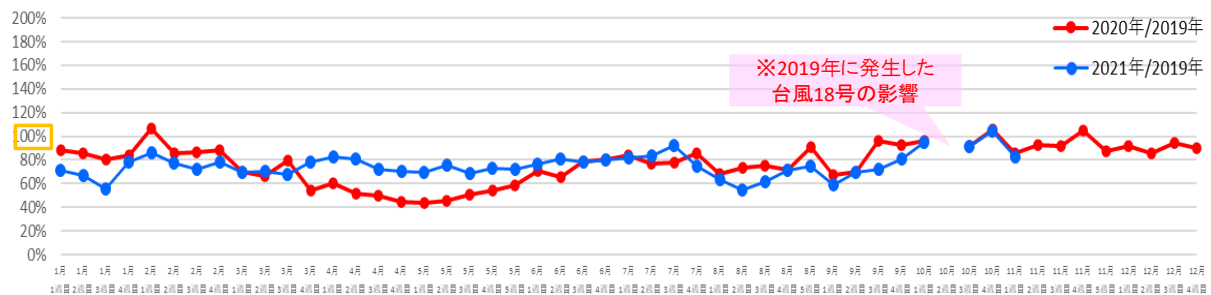
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-30 自専道位置図(再掲)

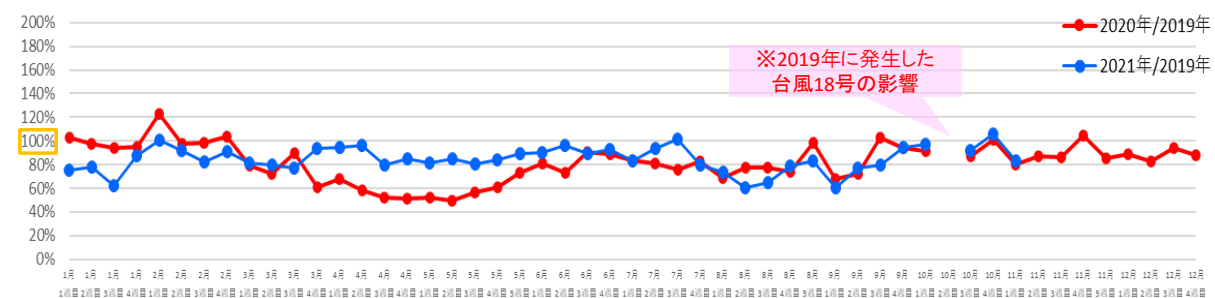
A) 交通量の変化率

■ 湾岸線

【断面①】



【断面②】



■ 中央環状線

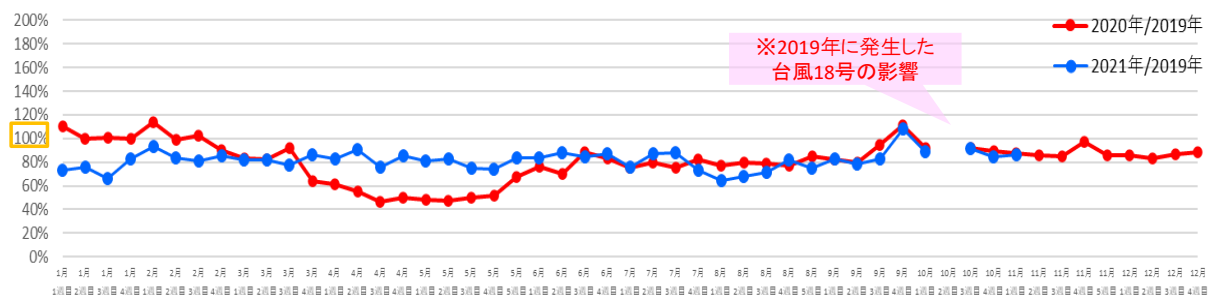


図 2-31 自専道【休日・変化率】

※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
 ※緊急事態宣言：2020 年 4 月 7 日～5 月 25 日
 2021 年 1 月 8 日～3 月 21 日、4 月 25 日～6 月 20 日、7 月 12 日～8 月 22 日

(I) 東名高速

東名高速の断面①は 2020 年 7 月以降に 2019 年と同等の交通量となった。

断面②については、北西線の影響もあり交通量が 2019 年比の 80%程度となった。

表 2-12 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別平 休別日平均交通量を 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



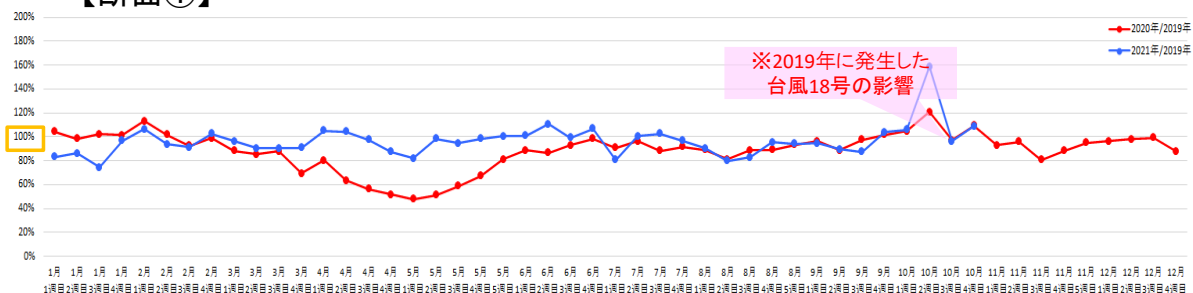
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-33 自専道位置図(再掲)

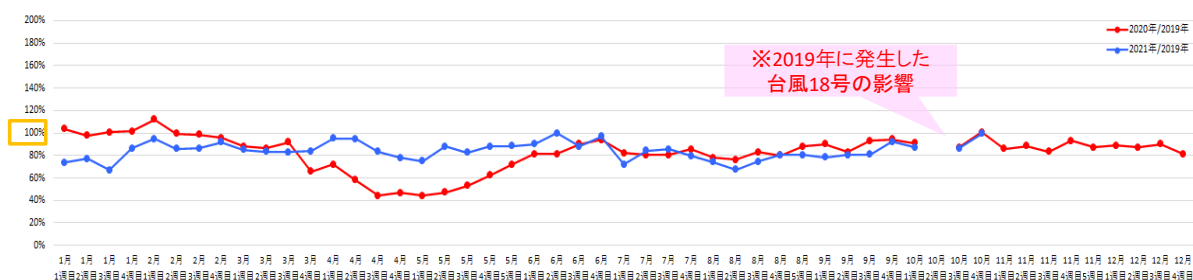
A) 交通量の変化率

■ 東名高速

【断面①】



【断面②】



【断面③】

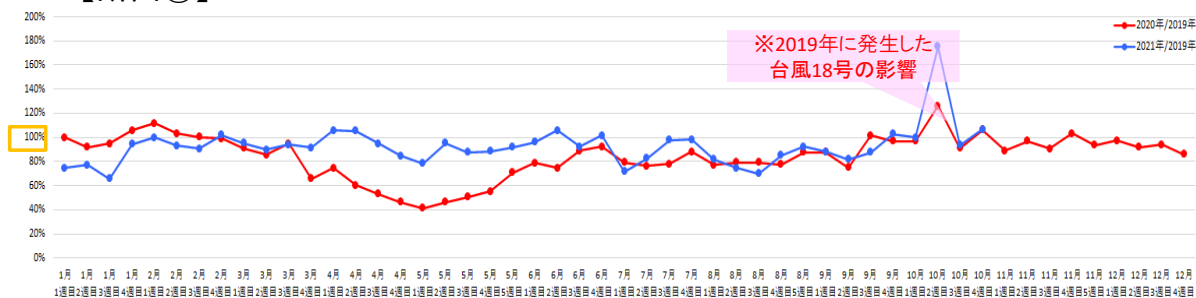


図 2-34 自専道【休日・変化率】

※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
 ※緊急事態宣言：2020年4月7日～5月25日
 2021年1月8日～3月21日、4月25日～6月20日、7月12日～8月22日

B) 交通量の推移

■ 東名高速

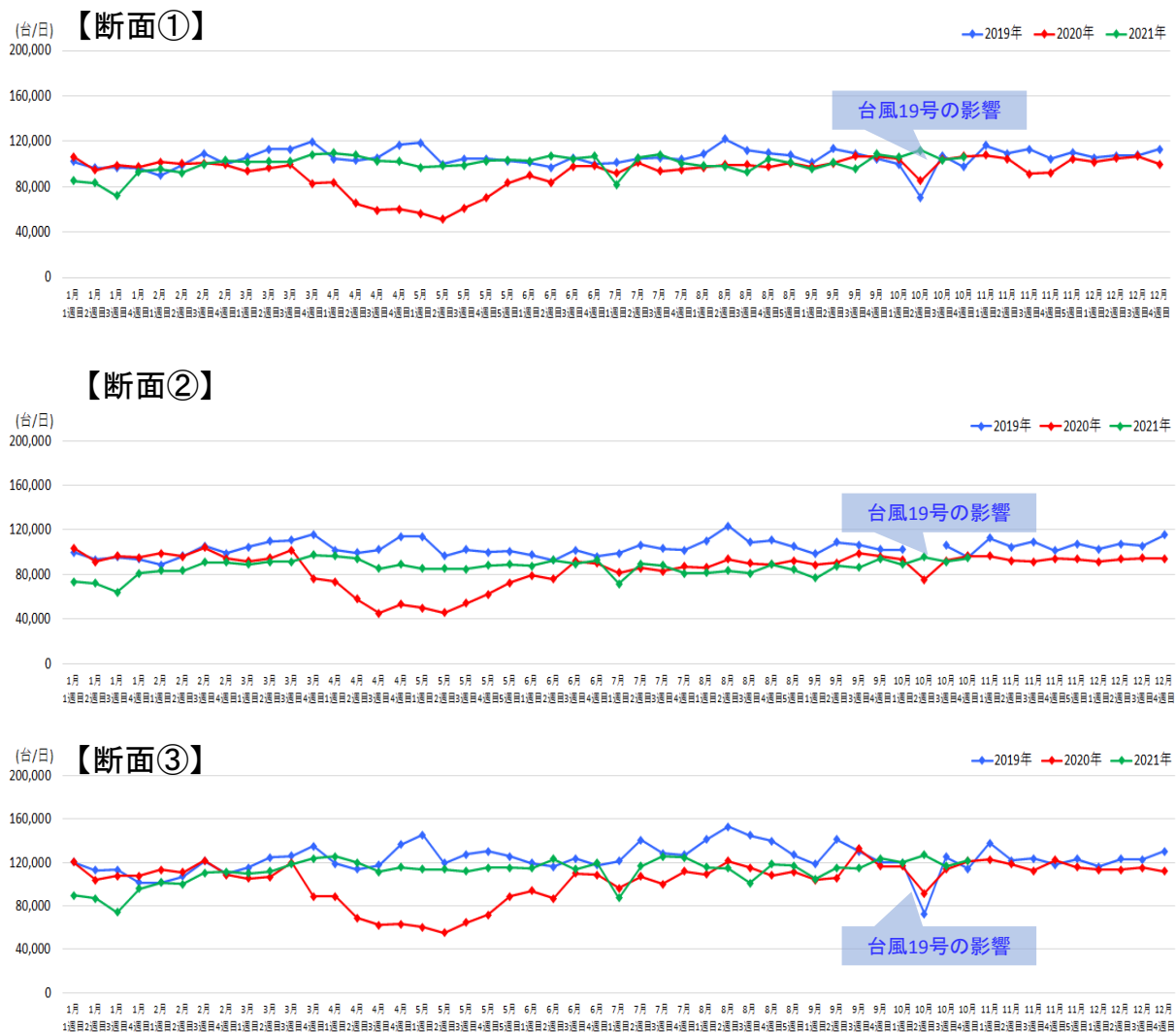


図 2-35 自専道の交通量変化【休日・交通量】

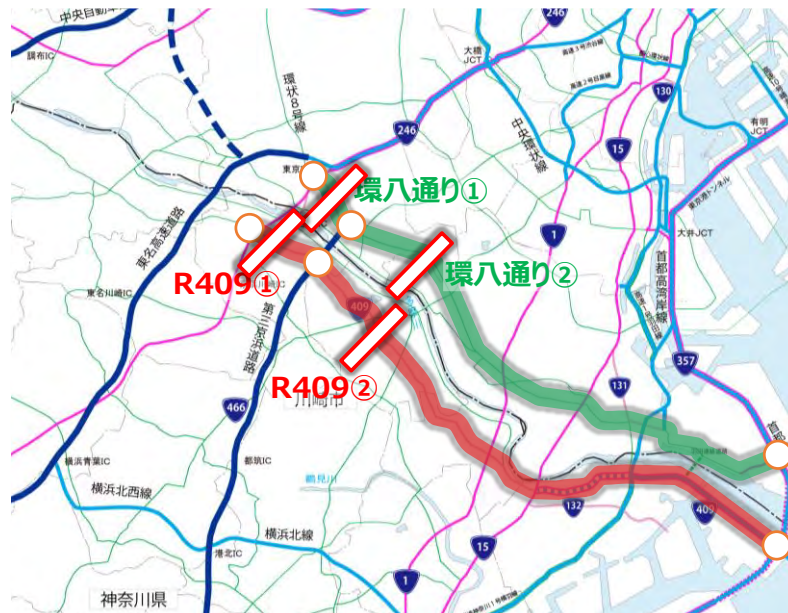
※GW とは、2019 年は 4 月 28 日(日)～5 月 4 日(土)、2020 年は 4 月 26 日(日)～5 月 2 日(土)とする
 ※2020 年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある
 ※緊急事態宣言：2020 年 4 月 7 日～5 月 25 日
 2021 年 1 月 8 日～3 月 21 日、4 月 25 日～6 月 20 日、7 月 12 日～8 月 22 日

3) 一般道路の交通量の変化【平日】

環八通り、国道 409 号ともに 2020 年 7 月以降に 2019 年と同等の交通量となった。
環八通りは 2021 年には交通量が減少傾向となっている。

表 2-13 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
断面交通量情報 (JARTIC)	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別平休別日平均交通量を算出	—

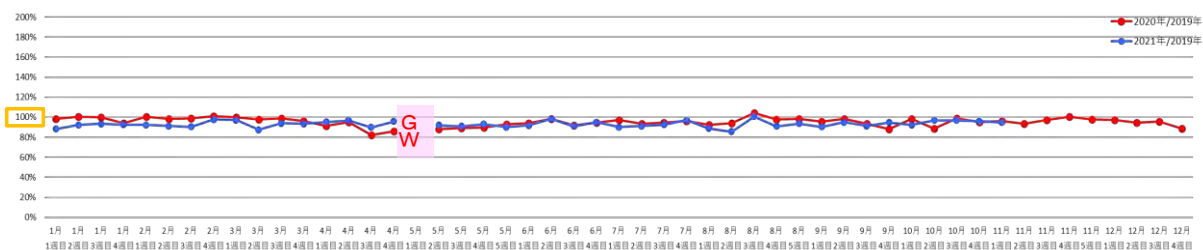


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

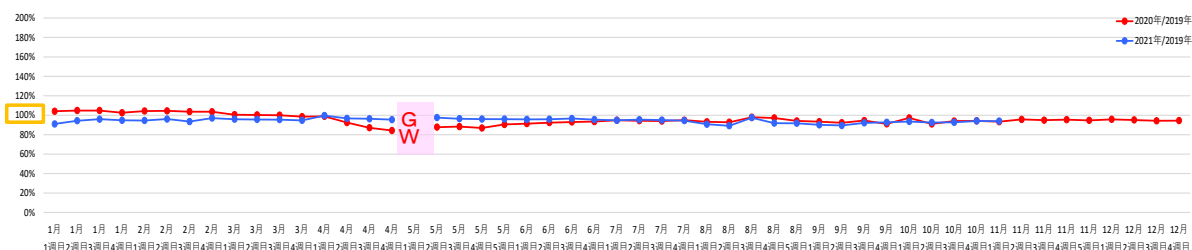
図 2-36 自専道位置図

A) 交通量の変化率

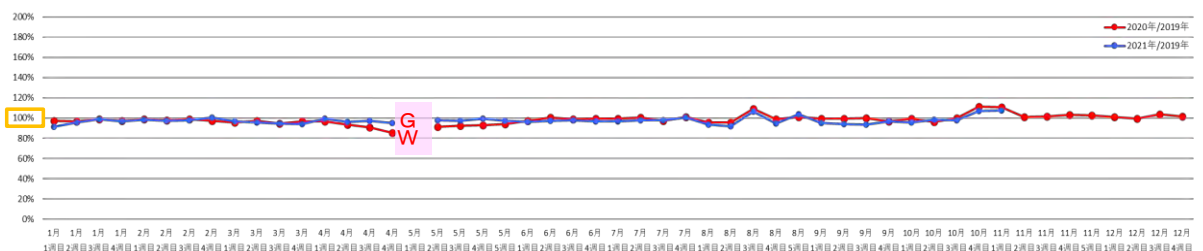
■環八通り 【断面①】



【断面②】



■国道409号【断面①】



【断面②】

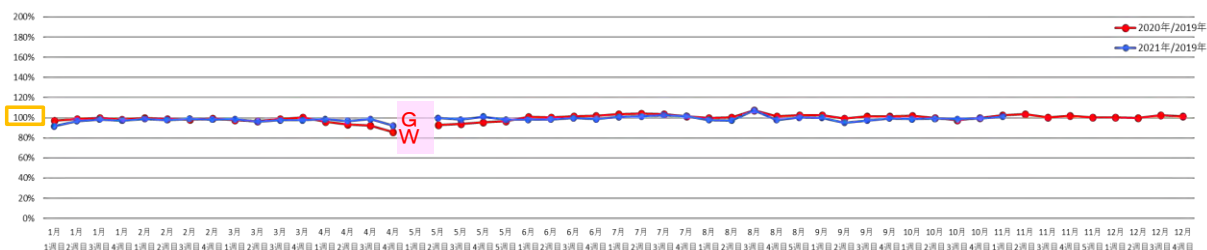


図 2-37 一般道路【平日・変化率】

※交通量の補正について

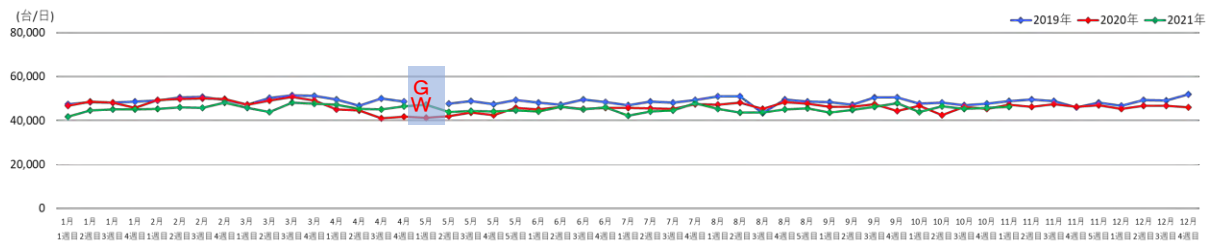
断面交通量情報(JARTIC)は他のトラカンデータと比較して、欠損が見られたため、以下の方法で補正を行った。

○1 時間交通量:計測した5分単位交通量を時間拡大

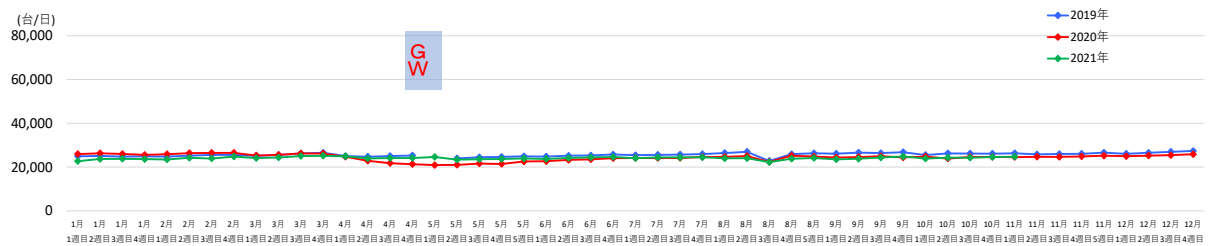
○24 時間交通量:欠損している 1 時間単位交通量を他の日時の同一時間帯平均交通量で補完

B) 交通量の推移

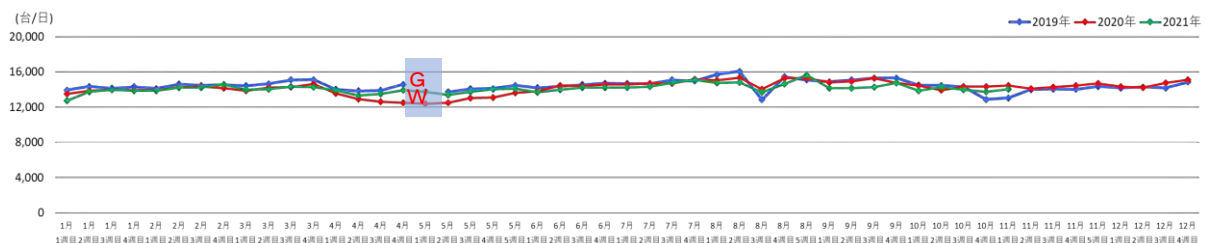
■環八通り【断面①】



【断面②】



■国道409号【断面①】



【断面②】

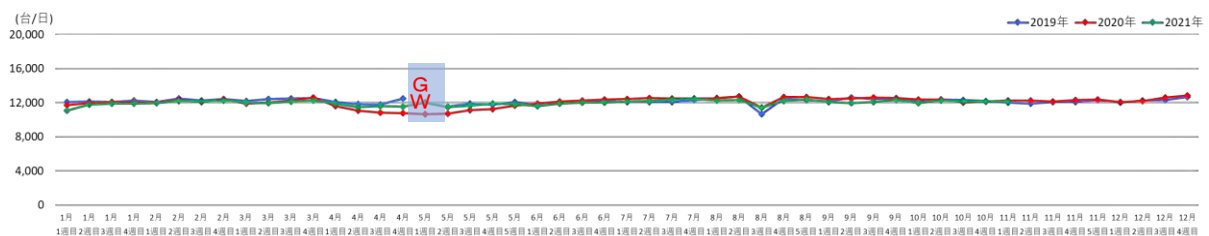


図 2-38 一般道路【平日・交通量】

※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

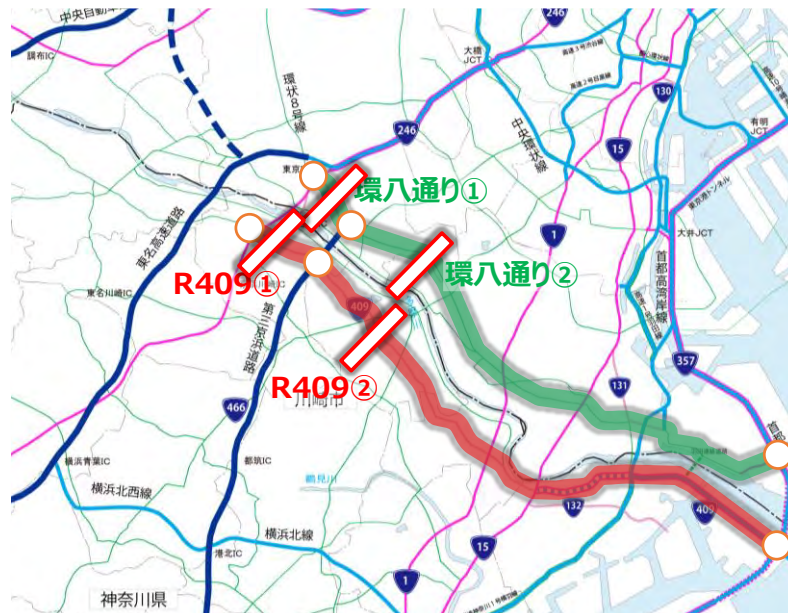
○24 時間交通量: 欠損している 1 時間単位交通量を他の日時の同一時間帯平均交通量で補完

4) 一般道路の交通量の変化【休日】

環八通り、国道 409 号ともに 2020 年 7 月以降に 2019 年と同等の交通量となった。
環八通りは 2021 年には交通量が減少傾向となっている。

表 2-14 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
断面交通量情報 (JARTIC)	2019 年 1 月～ 2021 年 10 月	1 週間ごとの車種別平休別日平均交通量を算出	—

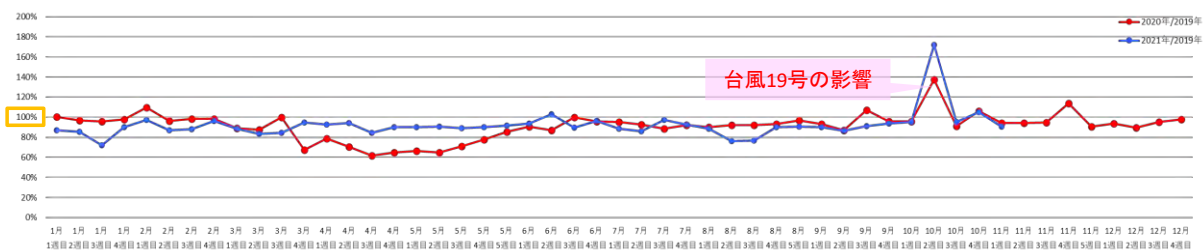


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

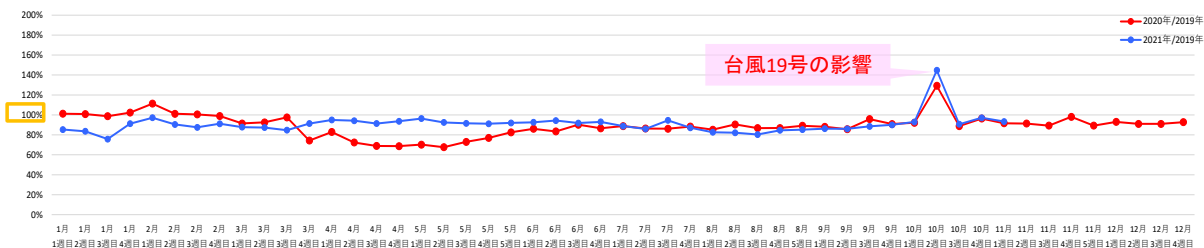
図 2-39 自専道位置図(再掲)

A) 交通量の変化率

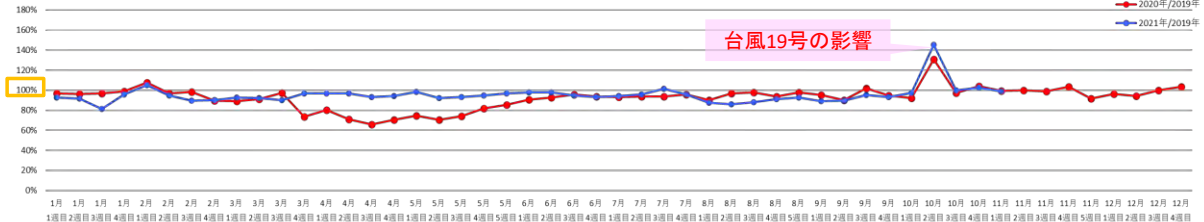
■環八通り【断面①】



【断面②】



■国道409号【断面①】



【断面②】

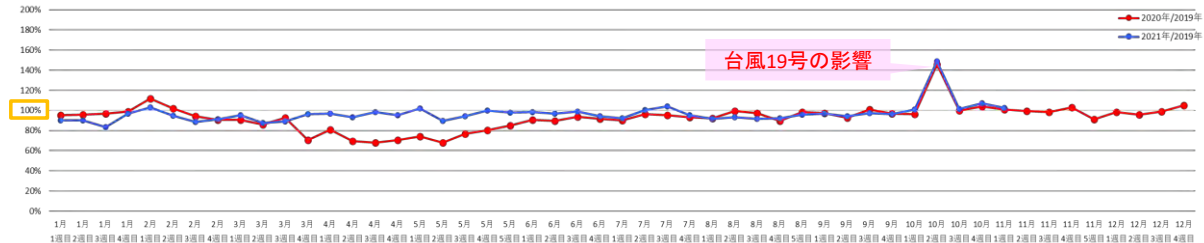


図 2-40 一般道路【休日・変化率】

※交通量の補正について

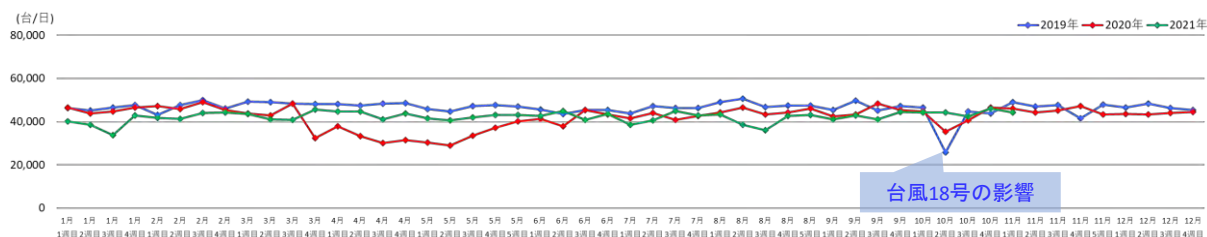
断面交通量情報(JARTIC)は他のトラカンデータと比較して、欠損が見られたため、以下の方法で補正を行った。

○1 時間交通量: 計測した 5 分単位交通量を時間拡大

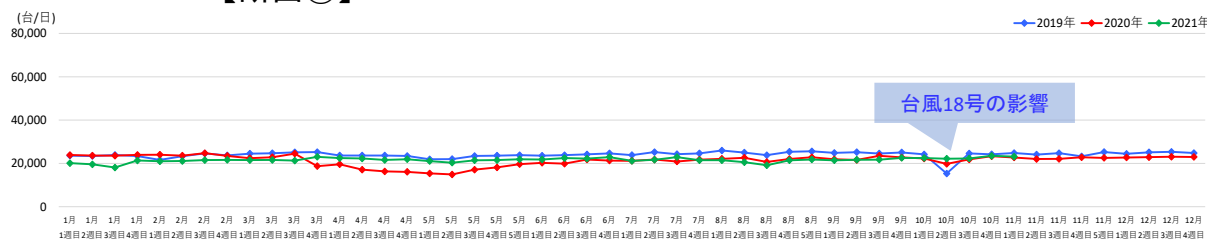
○24 時間交通量: 欠損している 1 時間単位交通量を他の日時の同一時間帯平均交通量で補完

B) 交通量の推移

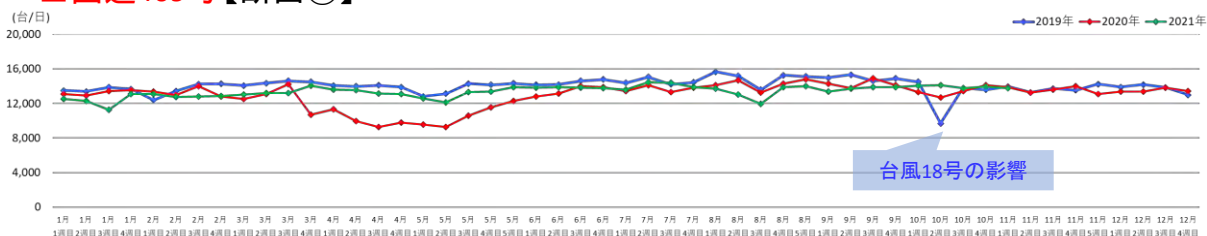
■環八通り【断面①】



【断面②】



■国道409号【断面①】



【断面②】

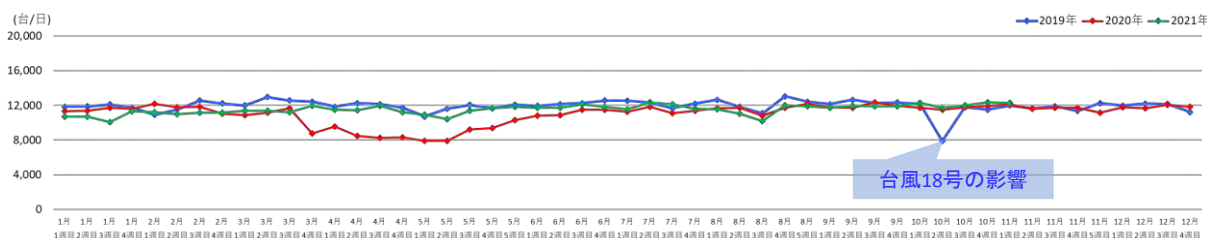


図 2-41 一般道路【休日・交通量】

※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

(3) 旅行速度

1) 自専道の旅行速度の変化【平日】

(7) 東名高速

A) 上下平均

平日の東名②横浜青葉～東京間は第 1 回緊急事態宣言以降速度が上がり、2020 年 10 月頃に速度が平常時に戻るも、第 2 回緊急事態宣言で再度速度が上がっている。

平日の東名①横浜町田～横浜青葉間は 2020 年 9 月以降に速度低下傾向となる。

平日の東名③海老名 JCT～横浜町田間は第 1 回緊急事態宣言期間において速度向上が見られるが、他は平常時に近い。

表 2-15 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



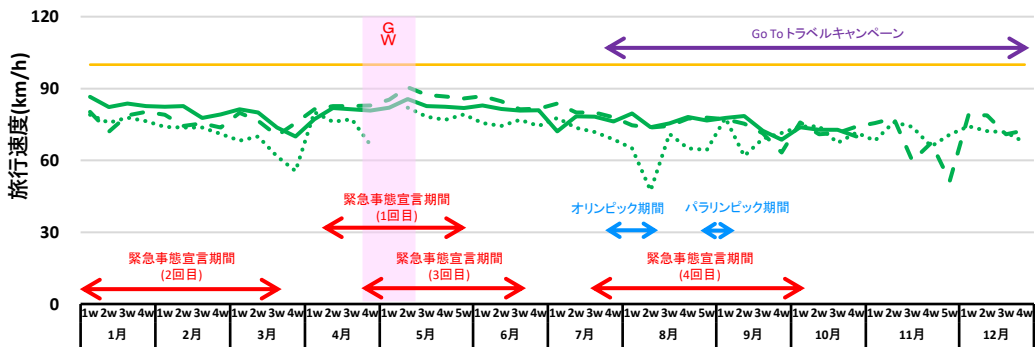
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-42 自専道位置図(再掲)

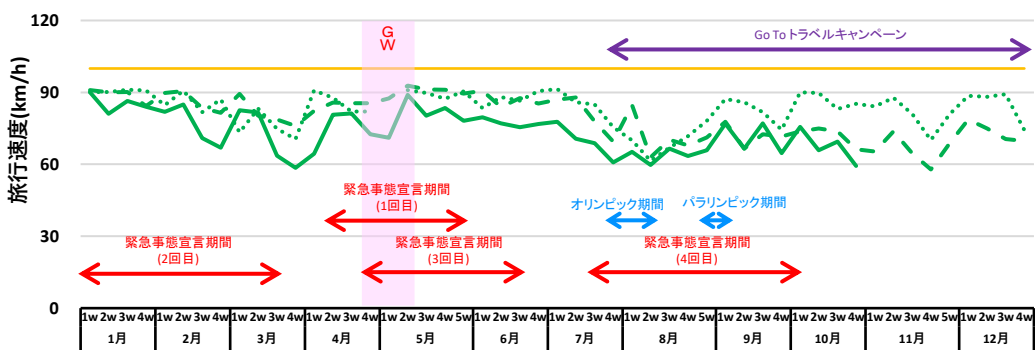
■東名高速

【凡例】2019 — 2020
— 2021 — 規制速度

【区間②】



【区間①】



【区間③】

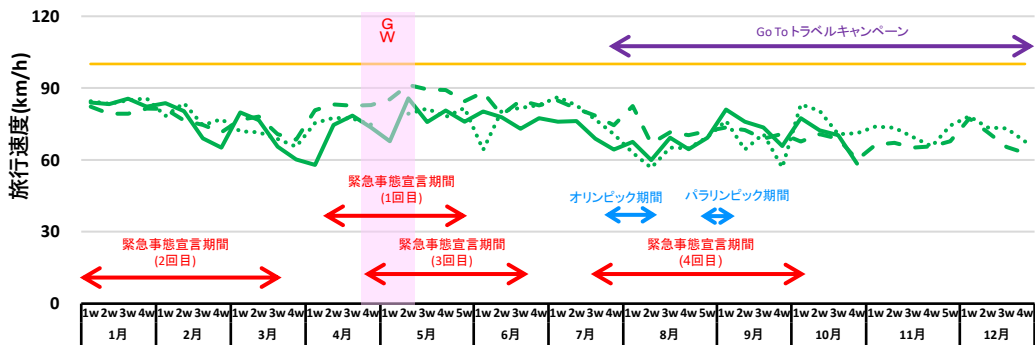


図 2-43 自専道【平日・上下平均】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

平日の東名②横浜青葉～東京間上りは第 1 回緊急事態宣言以降速度が上がり、2020 年 10 月頃に速度が平常時に戻るも、第 2 回緊急事態宣言で再度速度が上がっている。

平日の東名①横浜町田～横浜青葉間は下りにおいて 2020 年 9 月以降に速度低下傾向となる。

平日の東名③海老名～横浜町田間は上下ともに第 1 回緊急事態宣言期間において速度向上が見られるが、他は平常時に近い。

表 2-16 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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

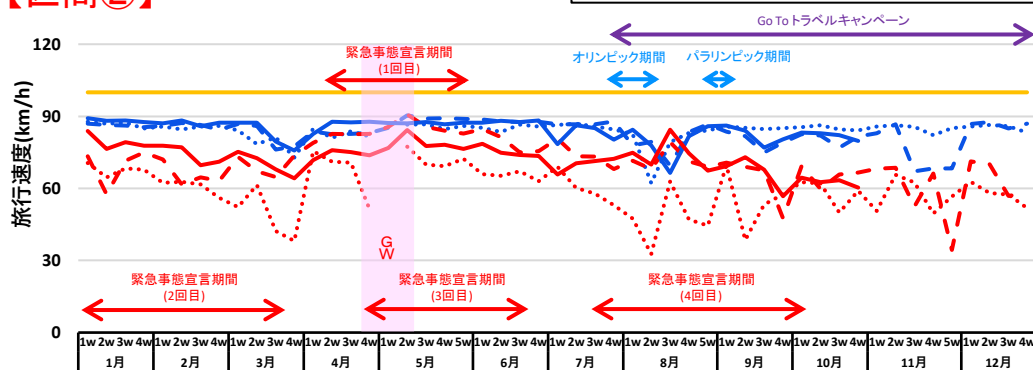


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

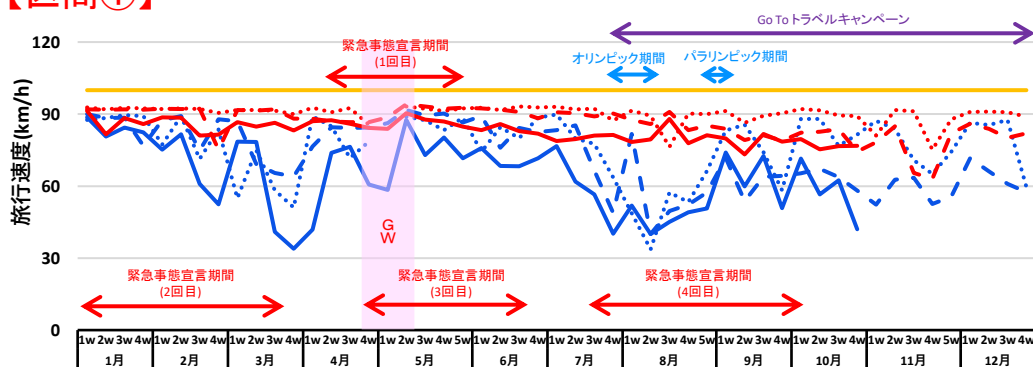
図 2-44 自専道位置図

■東名高速

【区間②】



【区間①】



【区間③】

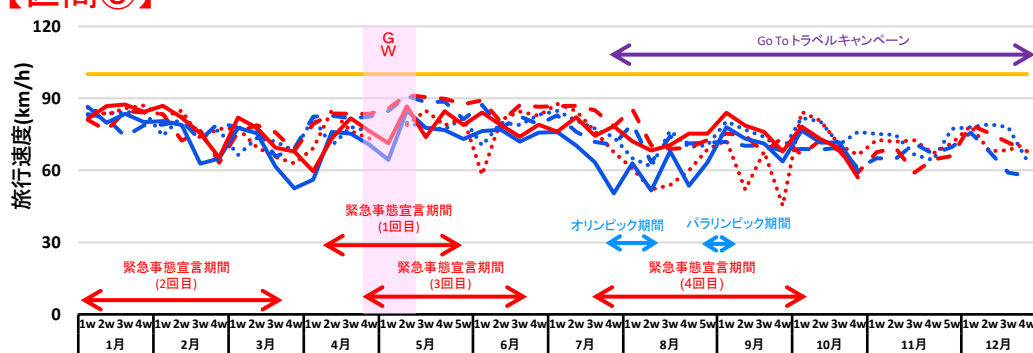


図 2-45 自専道【平日・上下方向別】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック:2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック:2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目:2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目:2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目:2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目:2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン:2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

A) 上下平均

平日の横羽線においては、第 1・4 回緊急事態宣言期間は速度が若干高くなるが、他は大きな変化はない。

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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

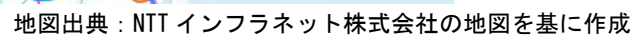
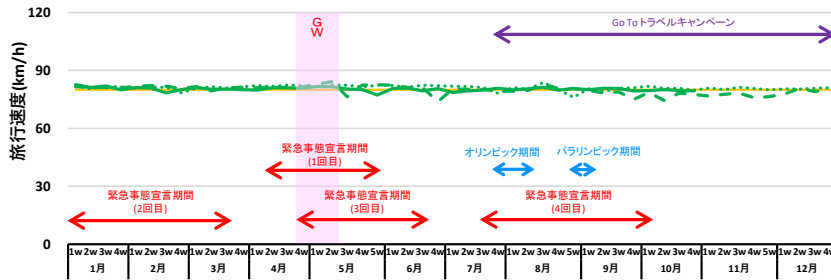


図 2-46 自専道位置図(再掲)

第三京浜

【区間①】



【区間②】

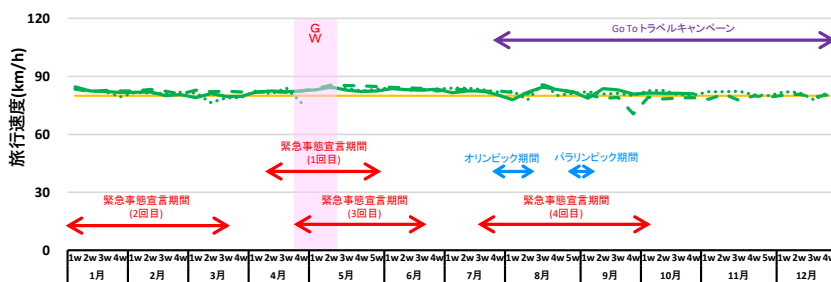
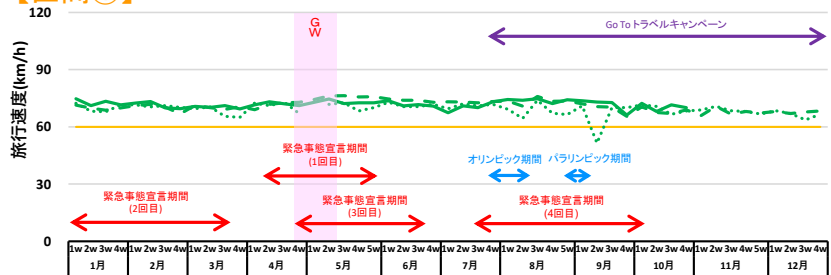


図 2-47 自専道【平日・上下平均】1/2

横羽線

【区間①】



【区間②】

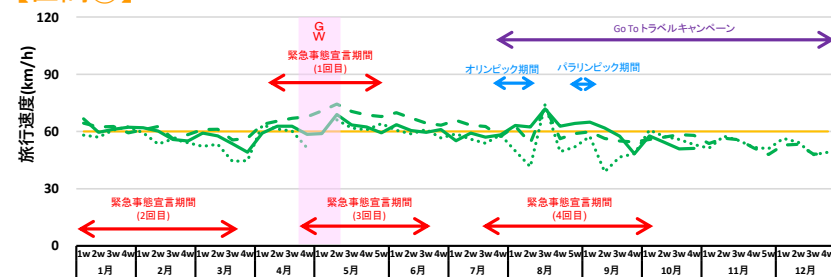


図 2-48 自専道【平日・上下平均】2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック:2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック:2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目:2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目:2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目:2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目:2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン:2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

平日の第三京浜には大きな変化はない。

平日の横羽線においても、第1・4回緊急事態宣言期間は速度が若干高くなる。

表 2-18 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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

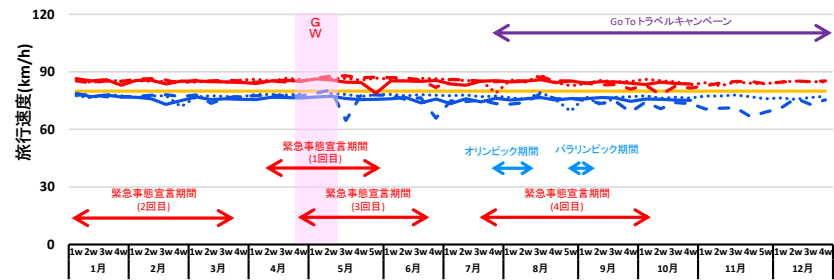


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-49 自専道位置図(再掲)

■第三京浜

【区間①】



【区間②】

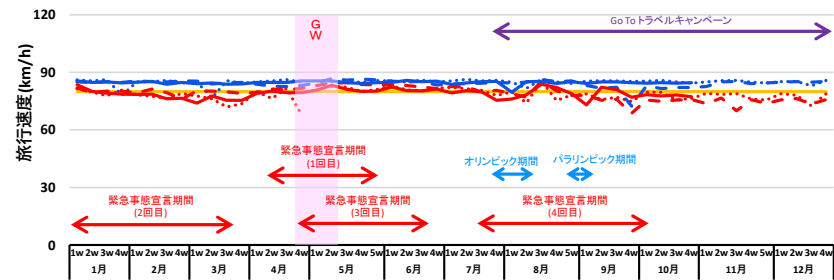
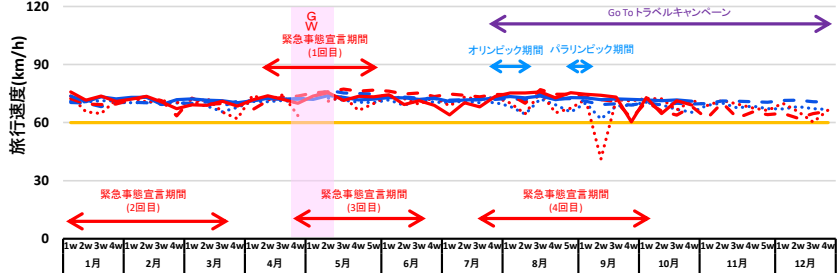


図 2-50 自専道【平日・上下方向別】1/2

■横羽線

【区間①】



【区間②】

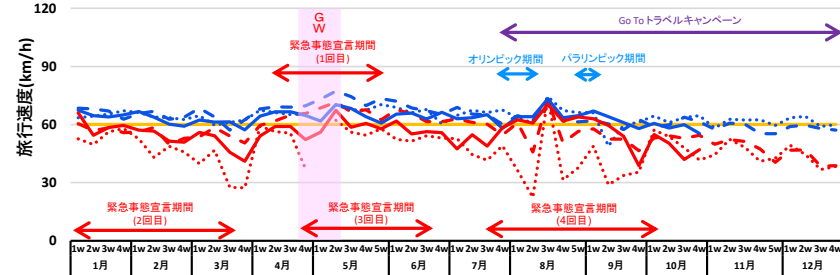


図 2-51 自専道【平日・上下方向別】2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

(ウ) 保土ヶ谷バイパス・湾岸線・北線

A) 上下平均

平日の湾岸線は第4回緊急事態宣言期間は速度が高くなる。

平日の保土ヶ谷バイパスは第1回緊急事態宣言期間以降、速度が高くなっている。

北線は2020年6月2週以降、速度低下傾向があるが、第4回緊急事態宣言期間に速度が高くなる。

表 2-19 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



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 2-52 自専道位置図(再掲)

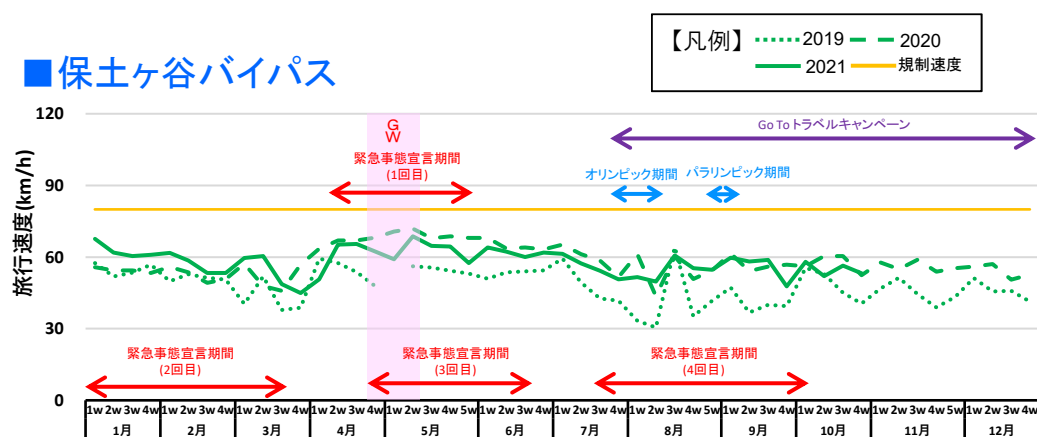
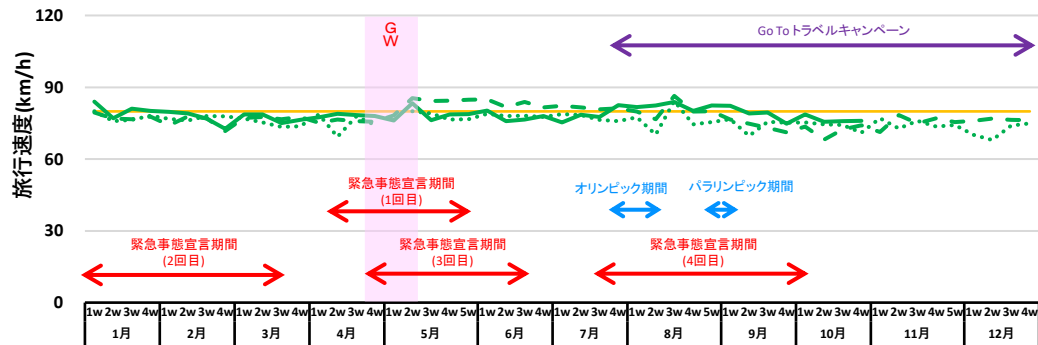


図 2-53 自専道【平日・上下平均】 1/2

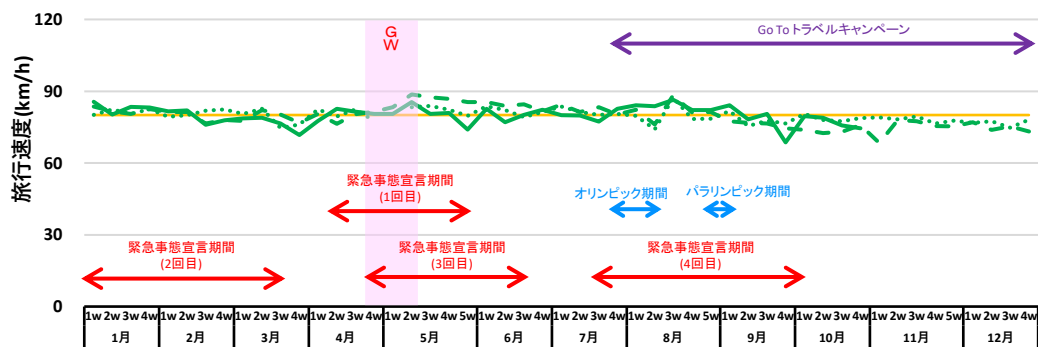
■ 湾岸線

【凡例】2019 — 2020
— 2021 — 規制速度

【区間①】



【区間②】



■ 北線

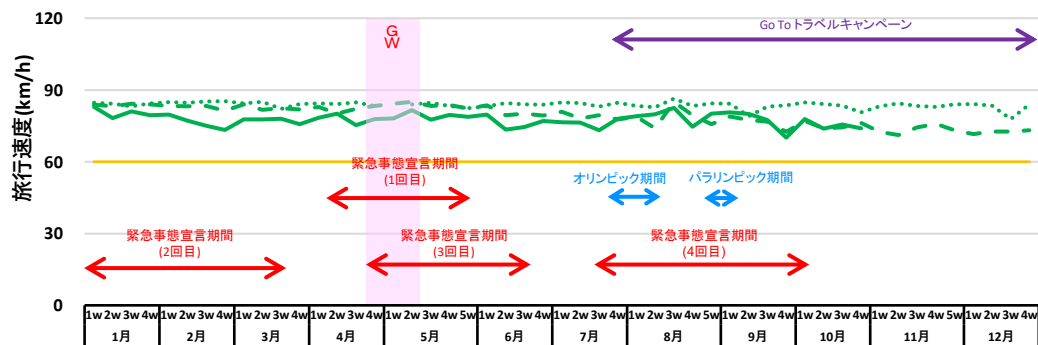


図 2-54 自専道【平日・上下平均】 2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック:2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック:2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目:2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目:2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目:2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目:2021 年 7 月 12(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年&2021 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

※GoTo キャンペーン:2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

平日の湾岸線は上りが第4回緊急事態宣言期間に速度が高くなる。

平日の保土ヶ谷バイパスは上りに対して第1回緊急事態宣言期間以降、速度が高くなっている。

平日の北線は上りに対して2020年6月2週以降、速度低下傾向があるが、北西線開通の影響と想定される。また、上りが第4回緊急事態宣言期間に速度が高くなる。

表 2-20 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



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 2-55 自専道位置図(再掲)

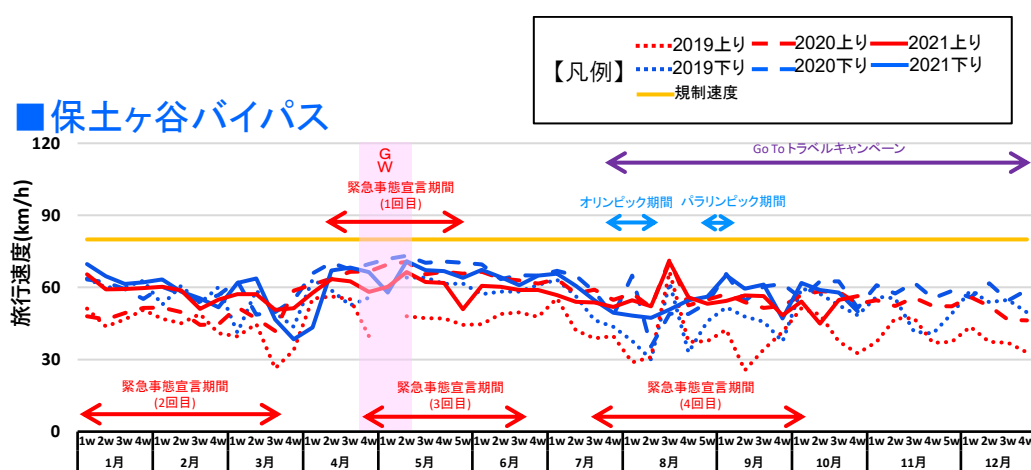
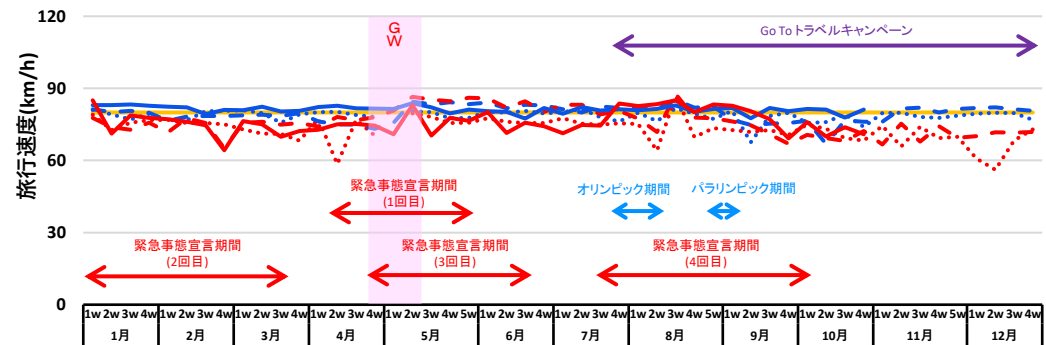


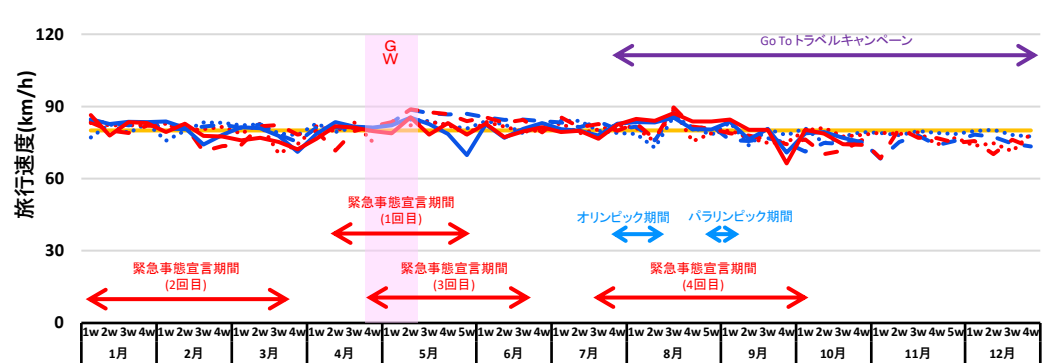
図 2-56 自専道【平日・上下方向別】 1/2

■湾岸線

【区間①】



【区間②】



■北線

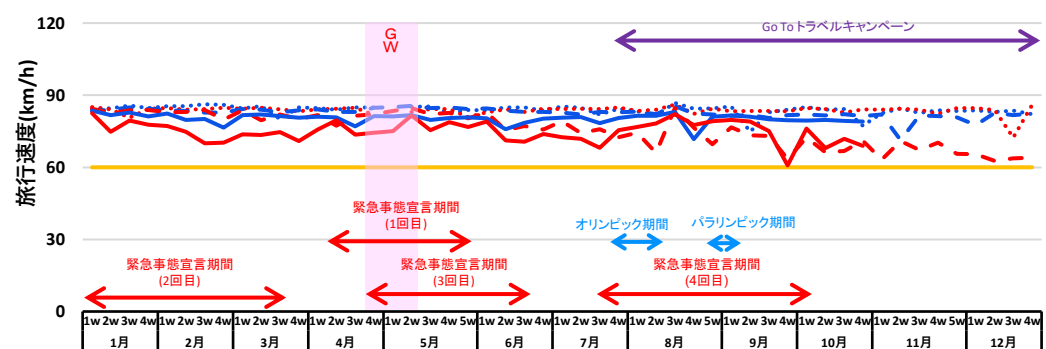


図 2-57 自専道【平日・上下方向別】 2/2

※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)、

2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

(I) 関越道・中央道

A) 上下平均

平日の関越道は大きな変化はない。

平日の中央道は、第1回緊急事態宣言期間以降、及び第3・4回緊急事態宣言期間で速度が向上している。また、オリンピック・パラリンピック期間に速度の向上が顕著となっており、当期間に実施された通行料金上昇や通行規制の影響と考えられる。

表 2-21 使用データ

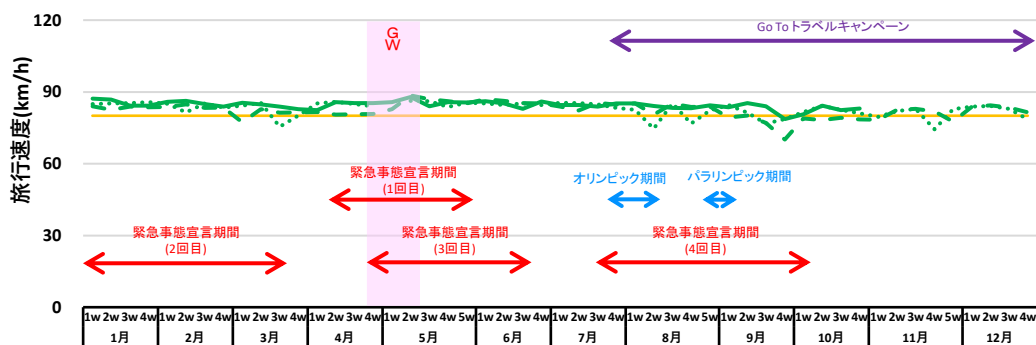
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象に 1 週間ごとの平日の昼間 12 時間分の旅行速度を平均



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 2-58 自専道位置図

■ 関越道



■ 中央道

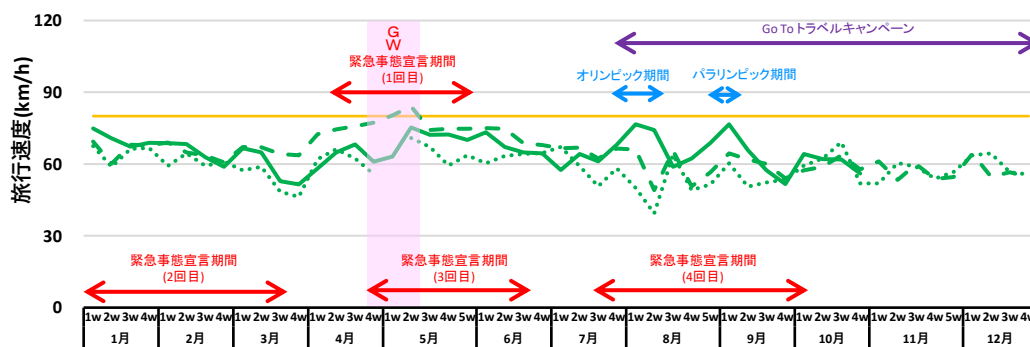


図 2-59 自専道【平日・上下平均】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

平日の関越道は大きな変化はない。

平日の中央道は、上りにおいて第1回緊急事態宣言期間以降、及び第3・4回緊急事態宣言期間で速度が向上している。また、上りのオリンピック・パラリンピック期間の速度向上が顕著となっており、当期間に実施された通行料金上昇や通行規制の影響と考えられる。

表 2-22 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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

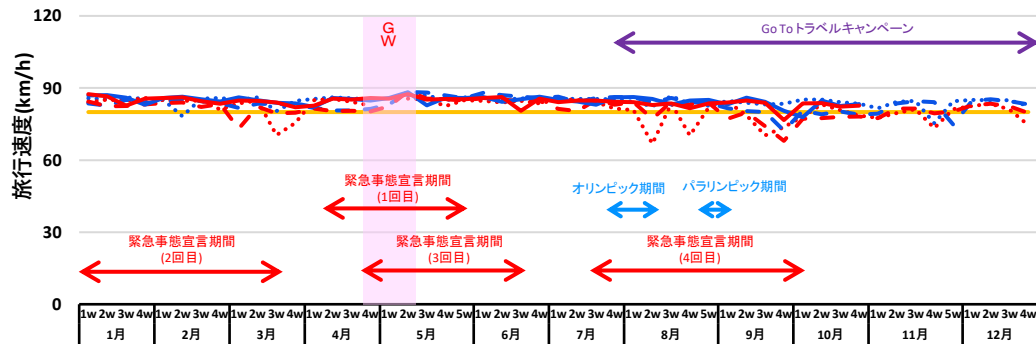


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-60 自専道位置図

.....2019上り - -2020上り —2021上り
 【凡例】2019下り - -2020下り —2021下り
 —規制速度

■関越道



■中央道

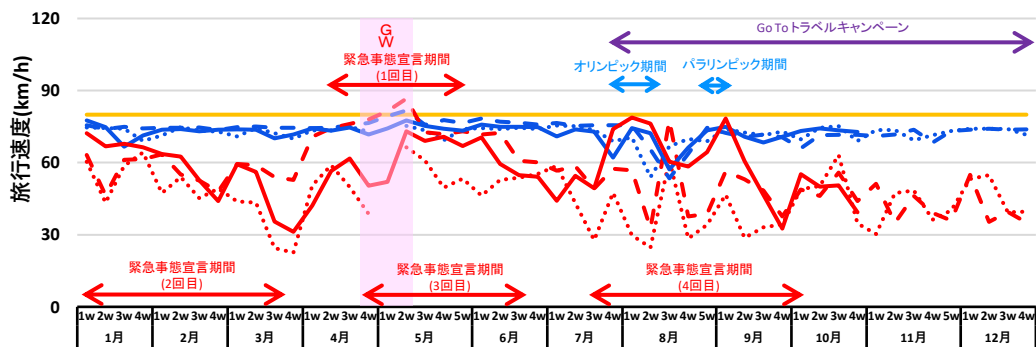


図 2-61 自専道【平日・上下平均】

※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)、
 2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
 2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
 3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
 4 回目: 2021 年 7 月 12(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

2) 自専道の旅行速度の変【休日】

(7) 東名高速

A) 上下平均

休日の東名は第1回緊急事態宣言期間前後において速度が高くなっているが、それ以外は平常時に近い。

表 2-23 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



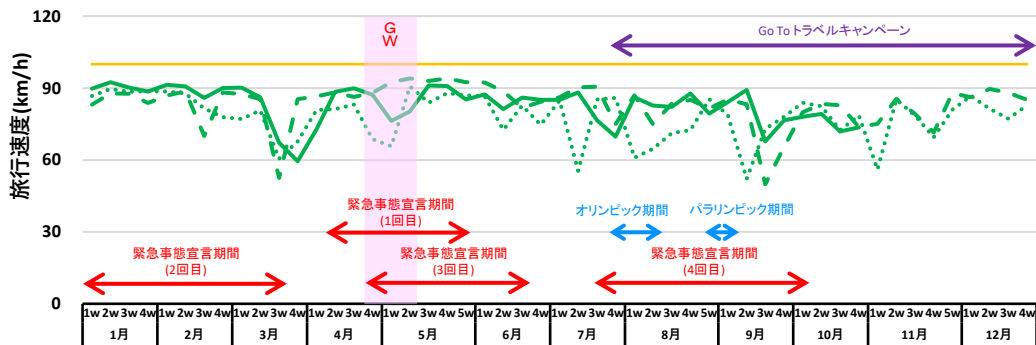
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-62 自専道位置図(再掲)

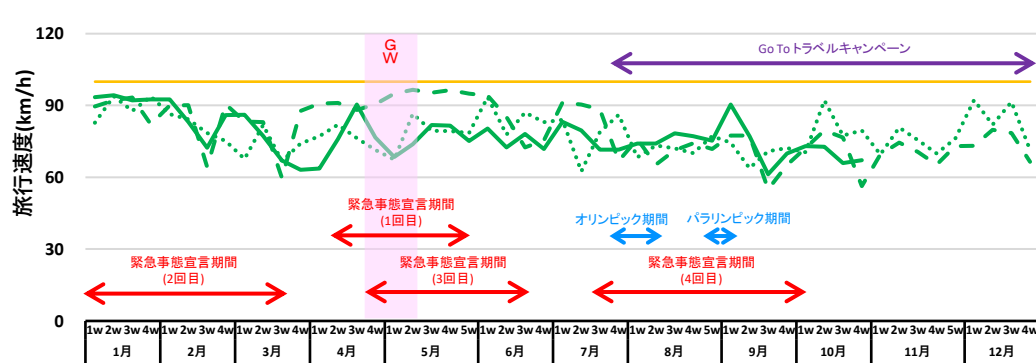
■東名高速

【凡例】2019 — 2020
— 2021 — 規制速度

【区間②】



【区間①】



【区間③】

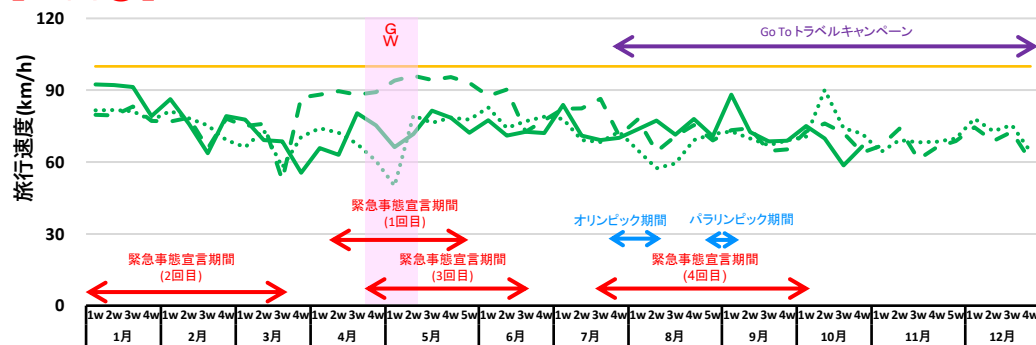


図 2-63 自専道【休日・上下平均】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

休日の東名②横浜青葉～東京間上りは第 1 回緊急事態宣言以降速度が上がり、2020 年 10 月頃から速度が平常時に戻っている。

休日の東名①横浜町田～横浜青葉間は下りの第 1 回緊急事態宣言期間は速度が上がるが、それ以外は平常時と変わらない。

休日の東名③海老名 JCT～横浜町田間は上下ともに第 1 回緊急事態宣言期間において速度向上が見られるが、他は平常時に近い。

表 2-24 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



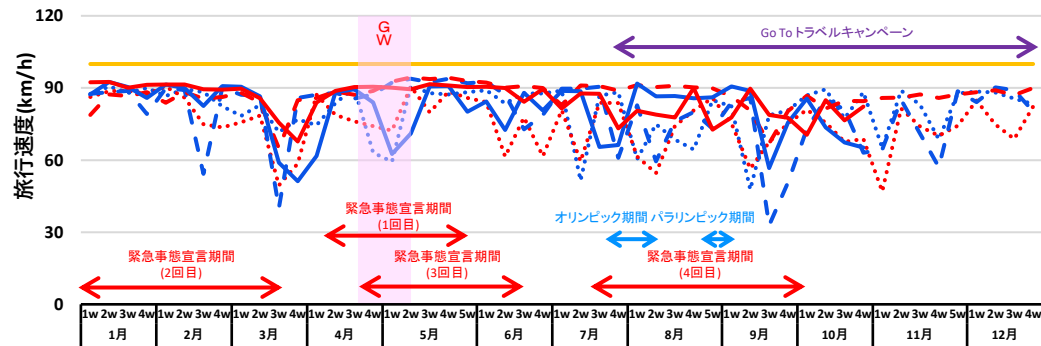
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-64 自専道位置図(再掲)

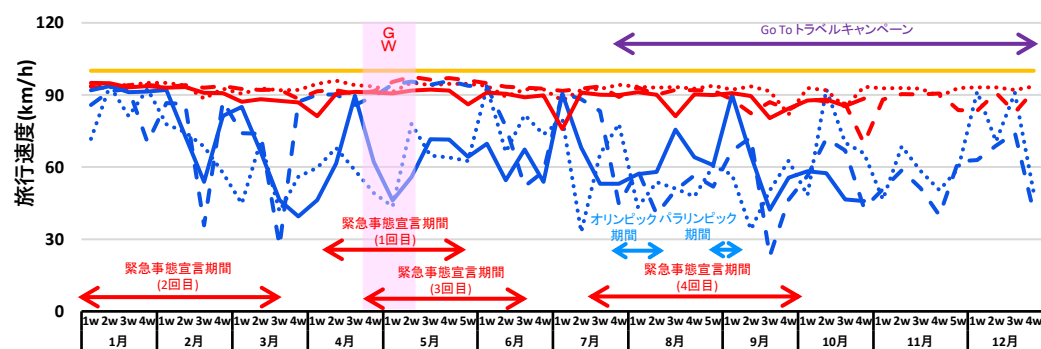
■東名高速

.....2019上り - -2020上り —2021上り
 【凡例】2019下り - -2020下り —2021下り
 —規制速度

【区間②】



【区間①】



【区間③】

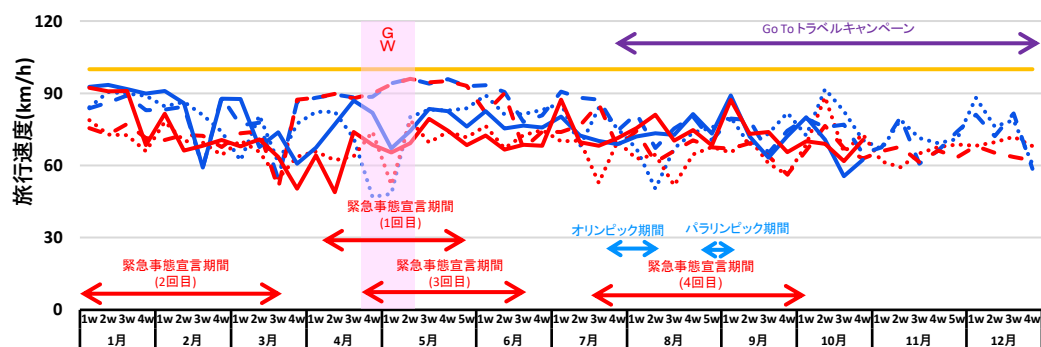


図 2-65 自専道【休日・上下方向別】

※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)、

2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

(4) 第三京浜・横羽線

A) 上下平均

休日の第三京浜は大きな変化はない。

休日の横羽線においても、第1・4回緊急事態宣言期間は速度が若干高くなる。

表 2-25 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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

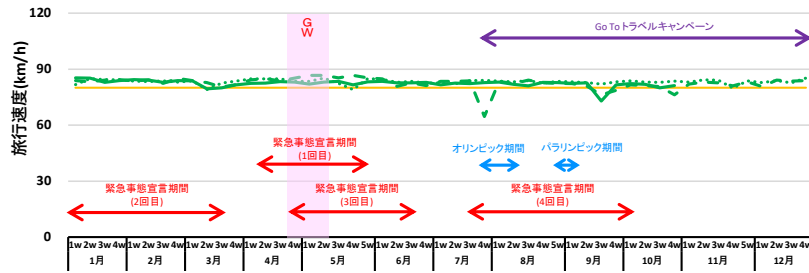


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-66 自専道位置図(再掲)

■第三京浜

【区間①】



【区間②】

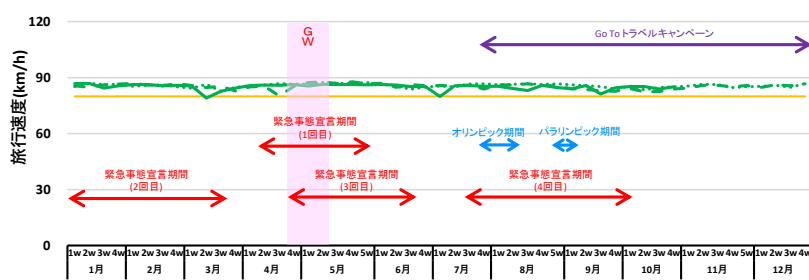
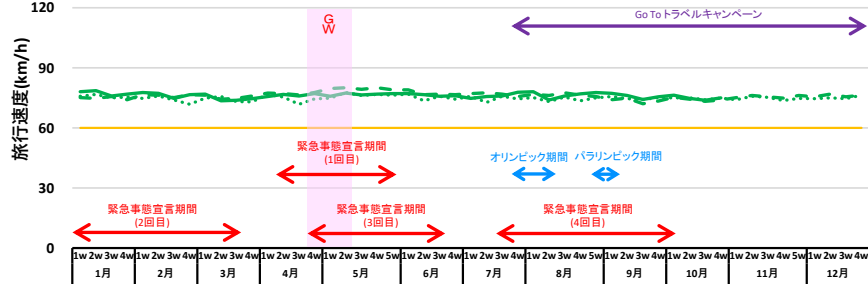


図 2-67 自専道【休日・上下平均】1/2

■横羽線

【区間①】



【区間②】

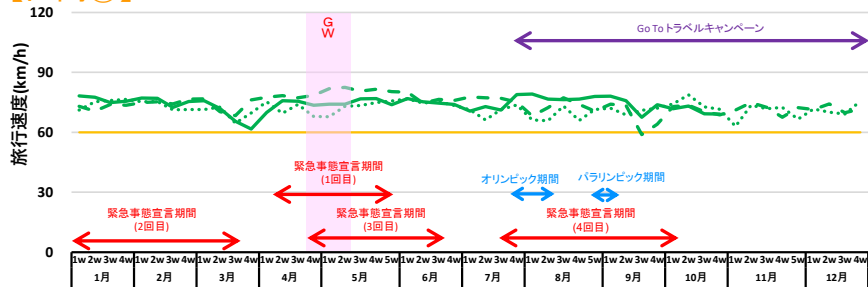


図 2-68 自専道【休日・上下平均】2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック:2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック:2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目:2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目:2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目:2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目:2021 年 7 月 12(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年&2021 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

※GoTo キャンペーン:2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

休日の第三京浜では大きな変化はない。

休日の横羽線においても、第1・4回緊急事態宣言期間は速度が若干高くなる。

表 2-26 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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

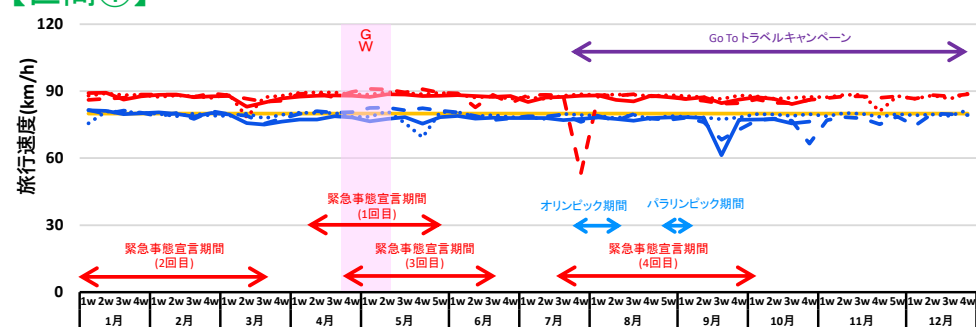


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-69 自専道位置図(再掲)

■ 第三京浜

【区間①】



【区間②】

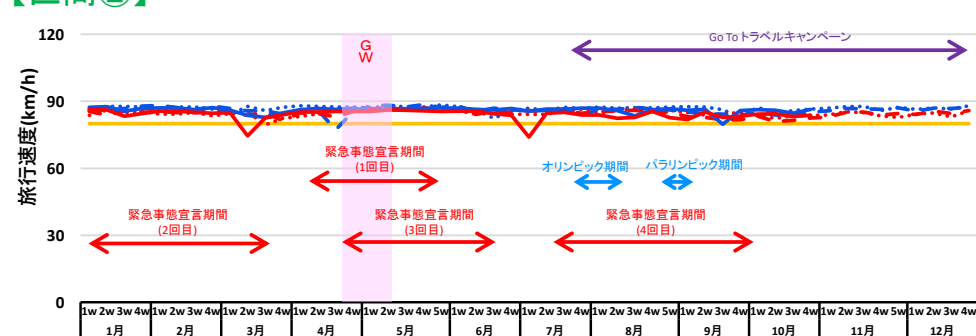
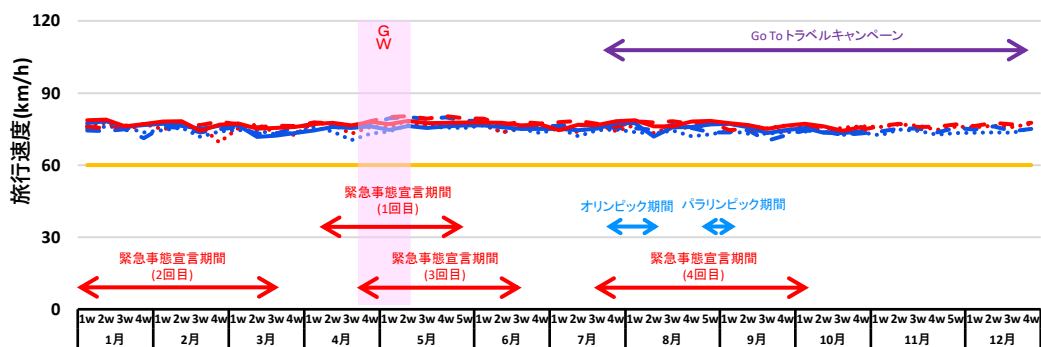


図 2-70 自専道【休日・上下方向別】1/2

■横羽線
【区間①】



【区間②】

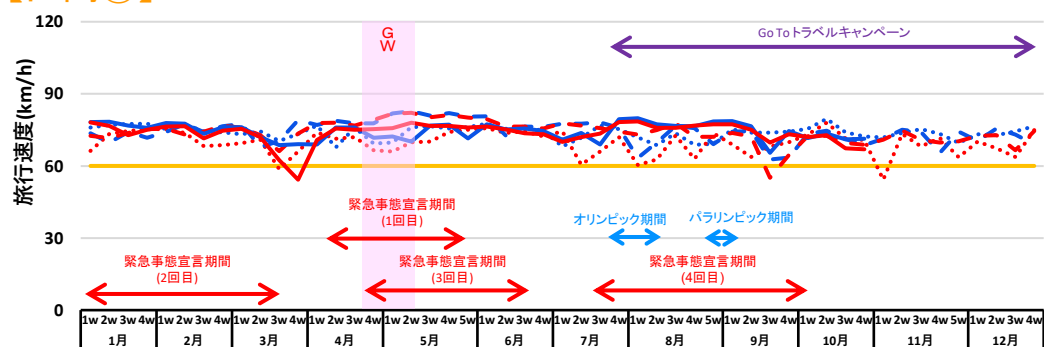


図 2-71 自専道【休日・上下方向別】2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12(月)～9 月 30 日(木)

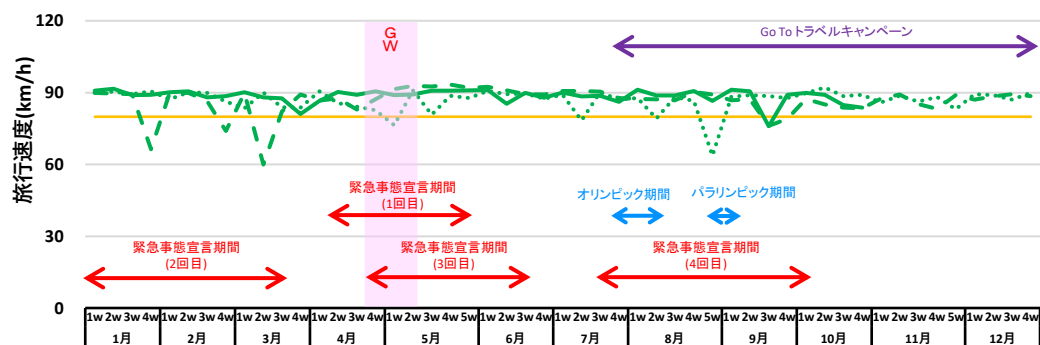
※2020 年 & 2021 年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる
可能性がある

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

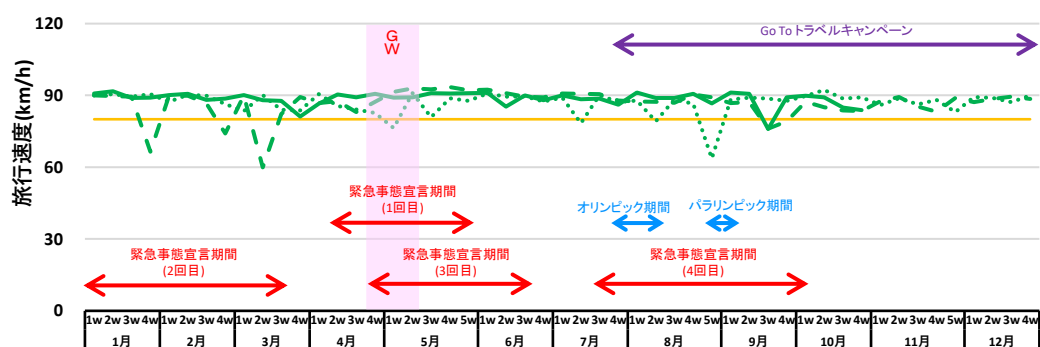
■湾岸線

【凡例】2019 — 2020
— 2021 規制速度

【区間①】



【区間②】



■北線

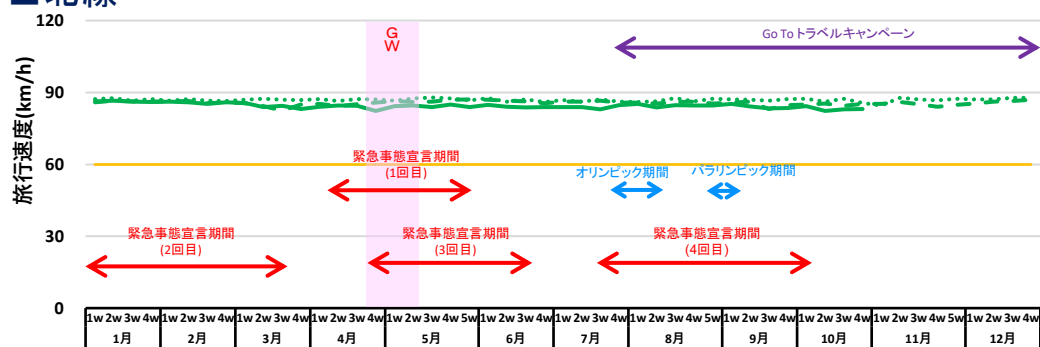


図 2-74 自専道【休日・上下平均】 2/2

※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)、

2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

休日の湾岸線は工事規制等の影響以外、大きな変化はない。

休日の保土ヶ谷バイパスは上りにおいて第1回緊急事態宣言期間以降、速度が高くなっている。

休日の北線は上下ともに大きな変化はない。

表 2-28 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



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 2-75 自専道位置図(再掲)

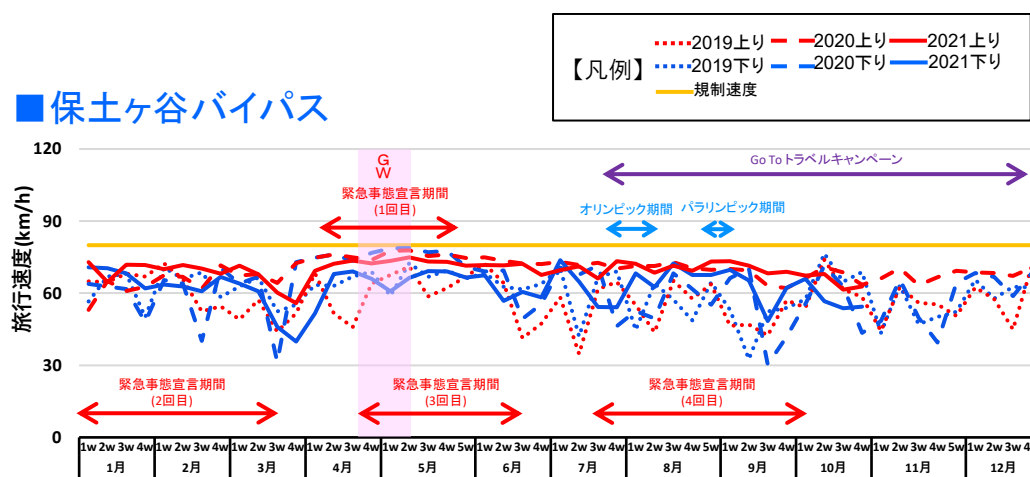
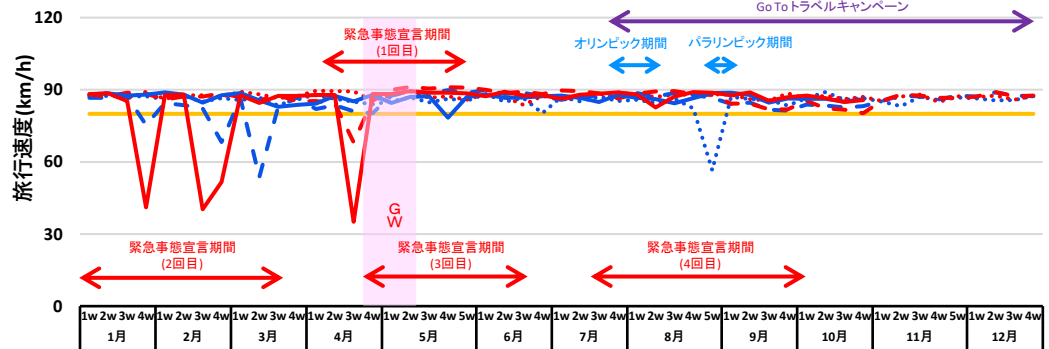


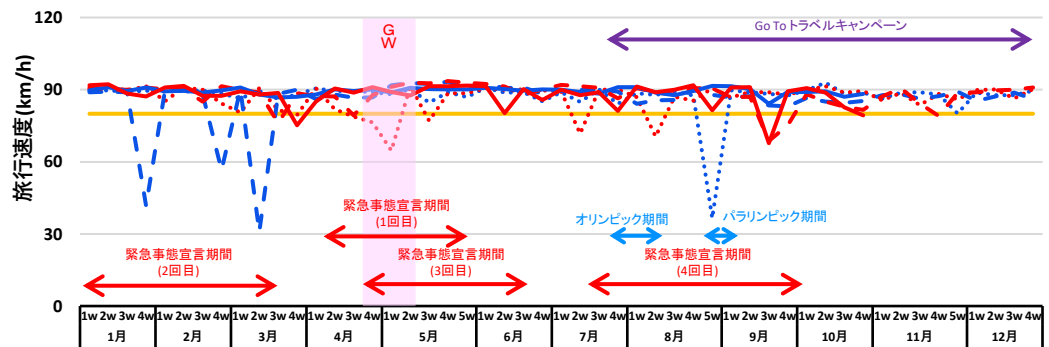
図 2-76 自専道【休日・上下方向別】 1/2

■ 湾岸線

【区間①】



【区間②】



■ 北線

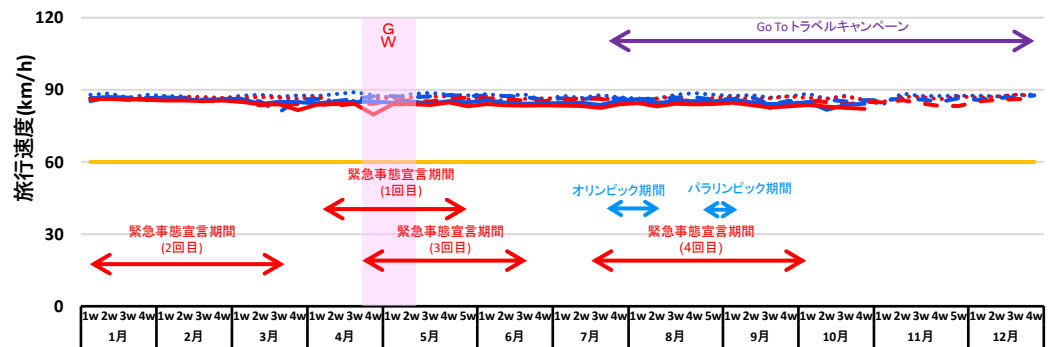


図 2-77 自専道【休日・上下方向別】 2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

(I) 関越道・中央道

A) 上下平均

休日の関越道は大きな変化はない。

休日の中央道は、第1回緊急事態宣言期間以降、及び4回緊急事態宣言期間で速度が向上している。また、オリンピック・パラリンピック期間の速度向上が顕著となっており、当期間に実施された通行料金上昇や通行規制の影響と考えられる。

表 2-29 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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

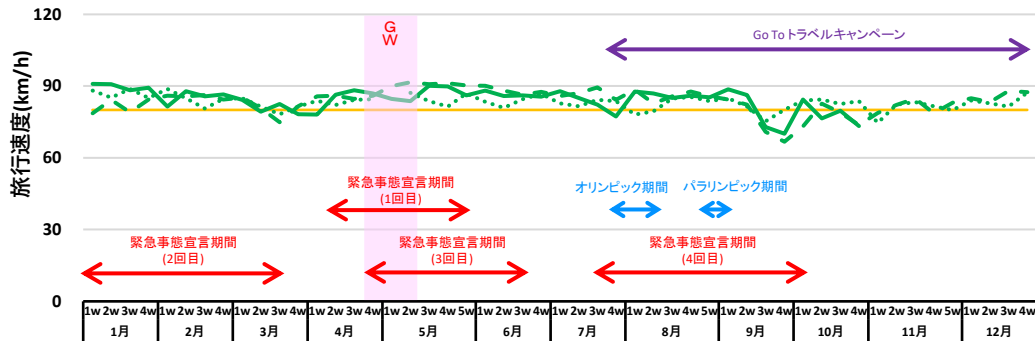


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-78 自専道位置図(再掲)

【凡例】2019 — 2020
— 2021 — 規制速度

■ 関越道



■ 中央道

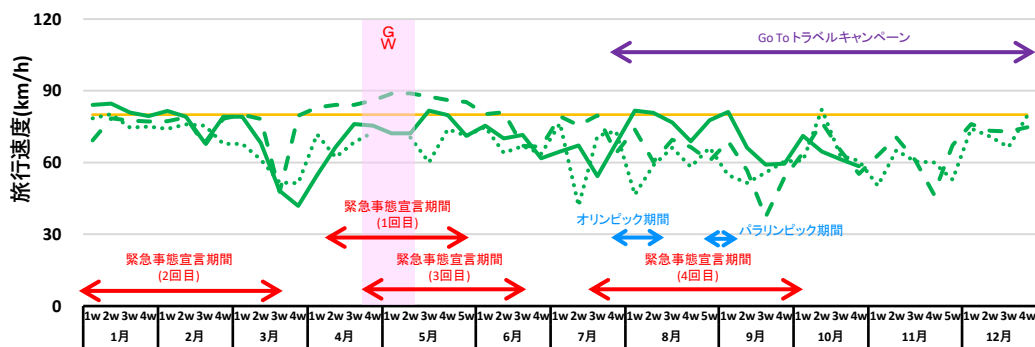


図 2-79 自専道【休日・上下平均】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

休日の関越道は大きな変化はない。

休日の中央道は、第1回緊急事態宣言期間以降、及び4回緊急事態宣言期間で速度が向上している。また、オリンピック・パラリンピック期間の速度向上が顕著となっており、当期間に実施された通行料金上昇や通行規制の影響と考えられる。

表 2-30 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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

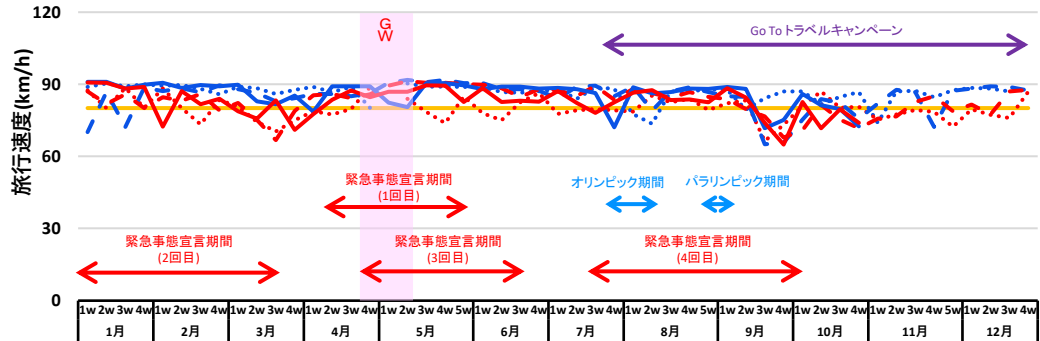


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-80 自専道位置図(再掲)

.....2019上り - - -2020上り —2021上り
 【凡例】2019下り - - -2020下り —2021下り
 ———規制速度

■ 関越道



■ 中央道

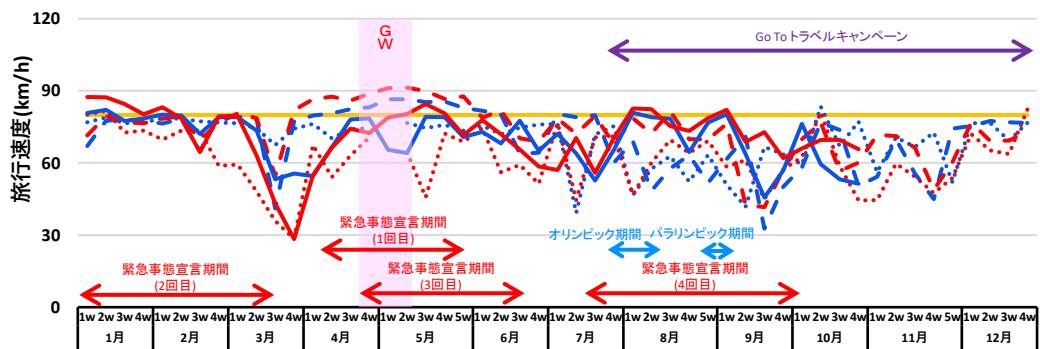


図 2-81 自専道【休日・上下平均】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック:2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック:2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目:2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目:2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目:2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目:2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン:2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

3) 一般道路の旅行速度の変化【平日】

(7) 東名～第三京浜間（環八通り・多摩川沿線通り・R409）

A) 上下平均

平日、環八通りと R409 の R246～第三京浜間では第 1 回緊急事態宣言期間は速度向上がみられる。

平日、多摩川沿線通り R246～第三京浜間では、第 3 回緊急事態宣言期間前から期間中（2021 年の 4 月～9 月）に速度向上がみられる。

表 2-31 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



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 2-82 一般道路位置図(再掲)

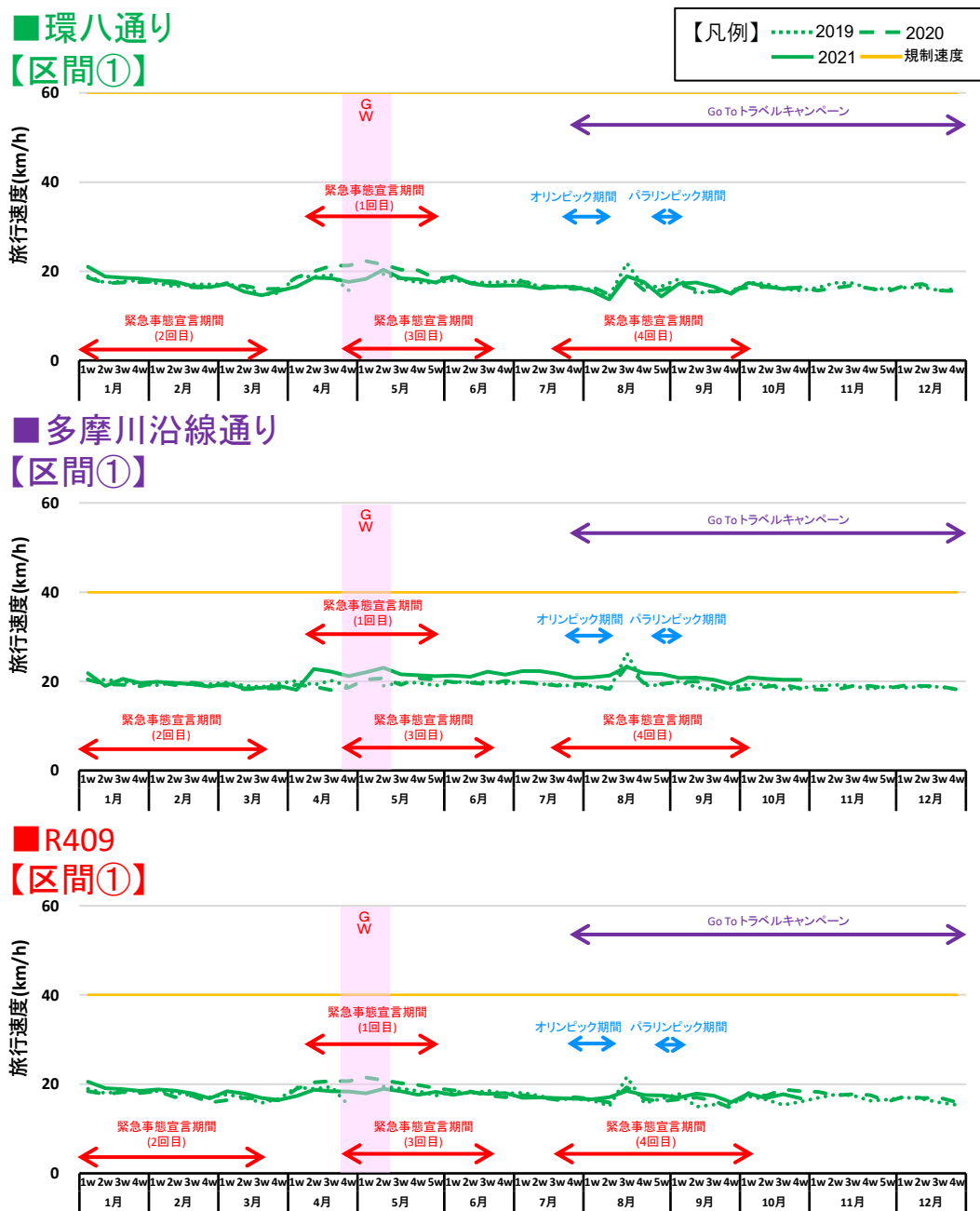


図 2-83 一般道路【平日・上下平均】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年&2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

平日、環八通りと R409 の R246～第三京浜間は第 1 回緊急事態宣言期間は速度向上するが、他は大きな変化はない。

平日、多摩川沿線通りの R246～第三京浜間では、第 3 回緊急事態宣言期間前から期間中（2021 年の 4 月～9 月）に速度向上がみられ、他は大きな変化はない。

表 2-32 使用データ

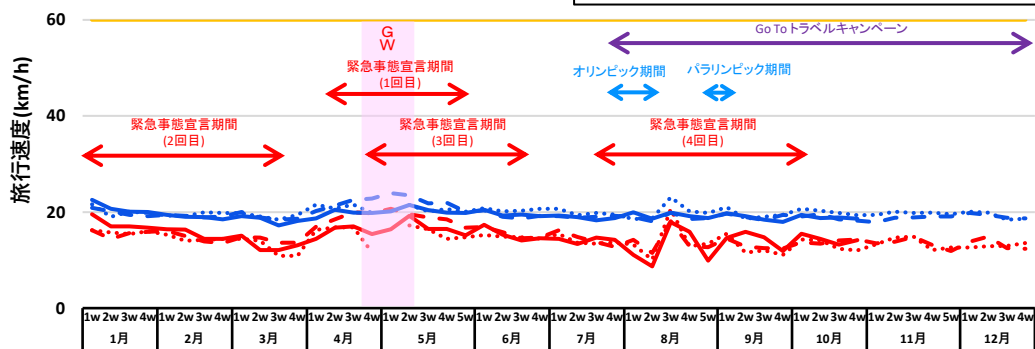
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象に 1 週間ごとの平日の昼間 12 時間分の旅行速度を平均



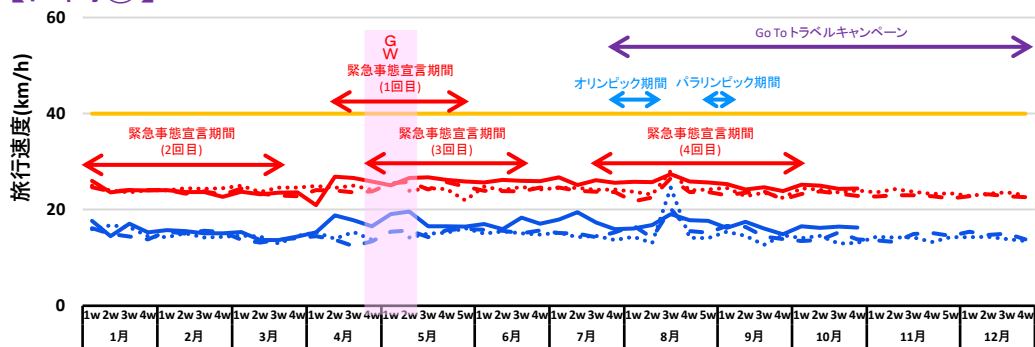
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-84 一般道路位置図(再掲)

■環八通り 【区間①】



■多摩川沿線通り 【区間①】



■R409 【区間①】

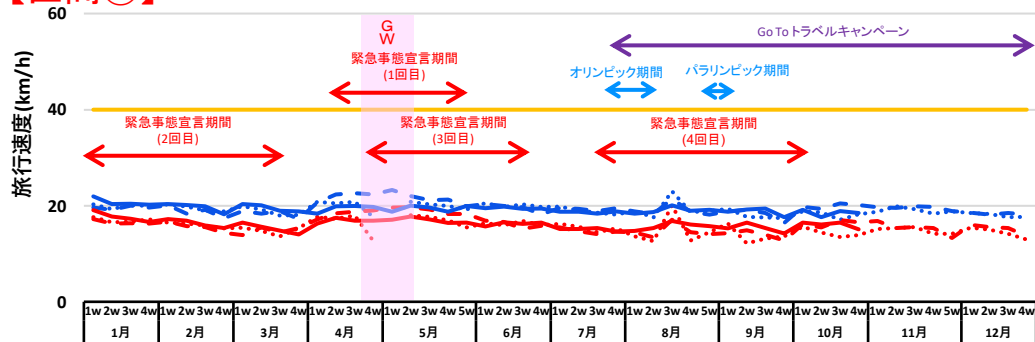


図 2-85 一般道路【平日・上下方向別】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

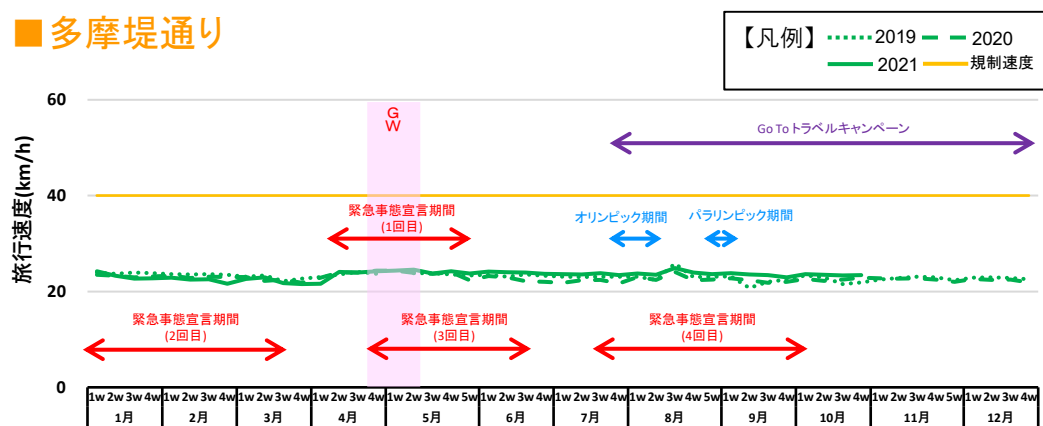
※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

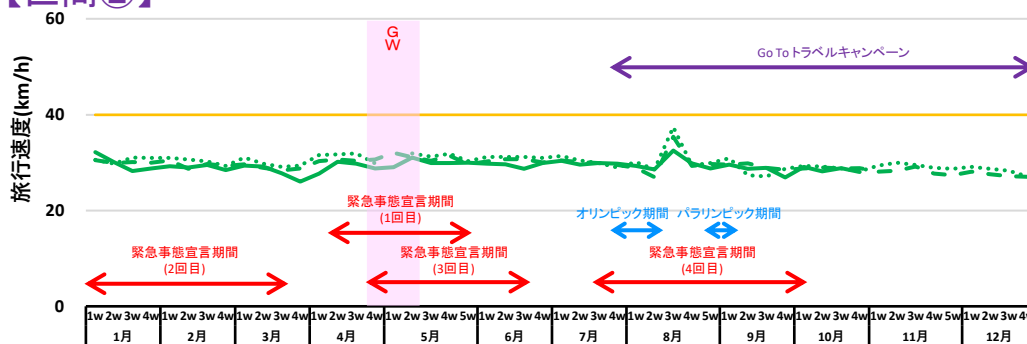
※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

■多摩堤通り



■多摩川沿線通り

【区間②】



■ R409

【区間②】

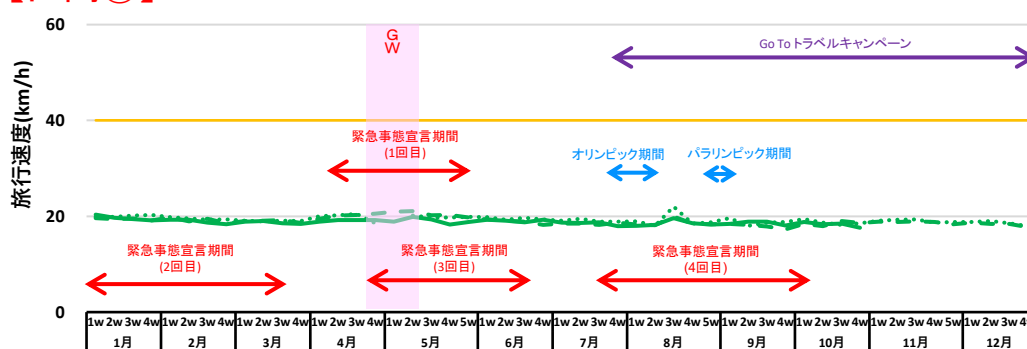


图 2-88 一般道路【平日·上下平均】 2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック:2021年7月23日(金)~8月8日(日)、パラリンピック:2021年8月24日(火)~9月5日(日)

※緊急事態宣言 1 回目:2020 年 4 月 7 日(火)~5 月 25 日(月)、

2 回目:2021 年 1 月 8 日(金)~3 月 21 日(日)、

3 回目:2021 年 4 月 25 日(日)~6 月 20 日(日)、

4 回目:2021 年 7 月 12(月)~9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン:2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

平日、第三京浜～国道1号間の一般道路における速度の変化はない。

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



图 2-89 一般道路位置图(再掲)

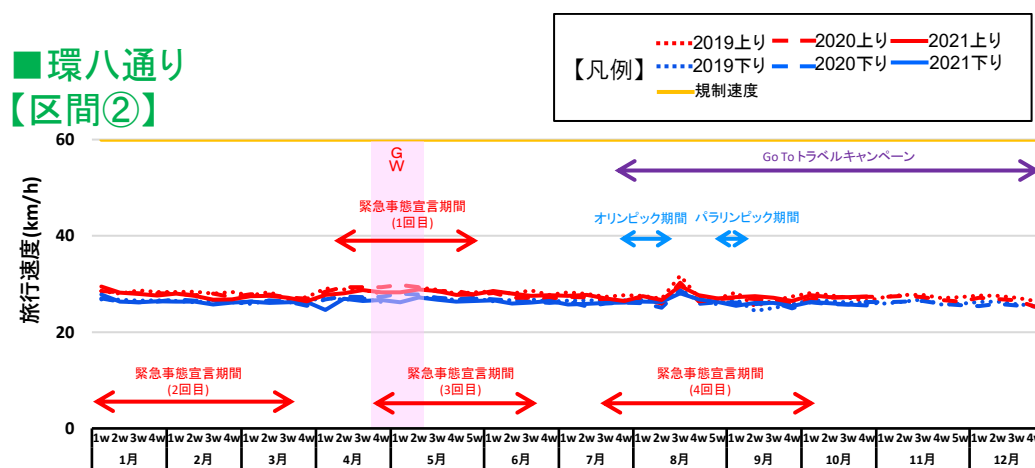
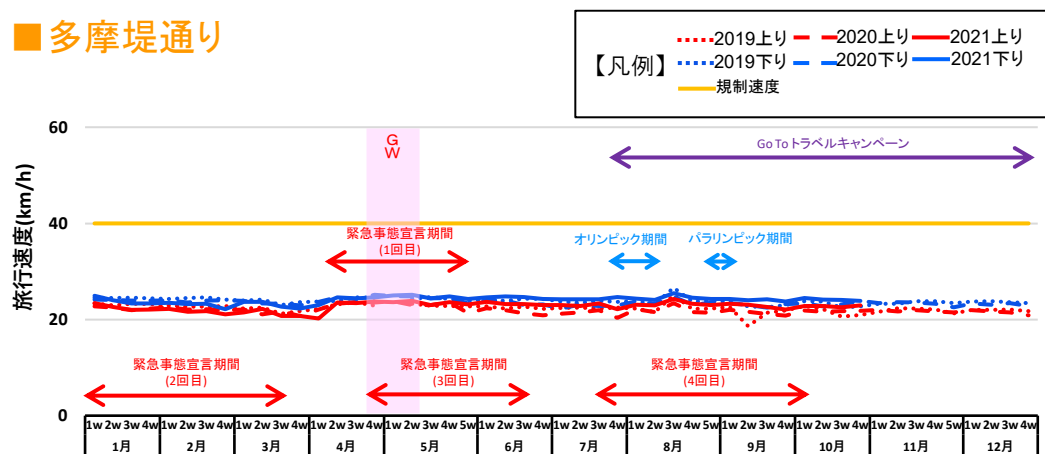
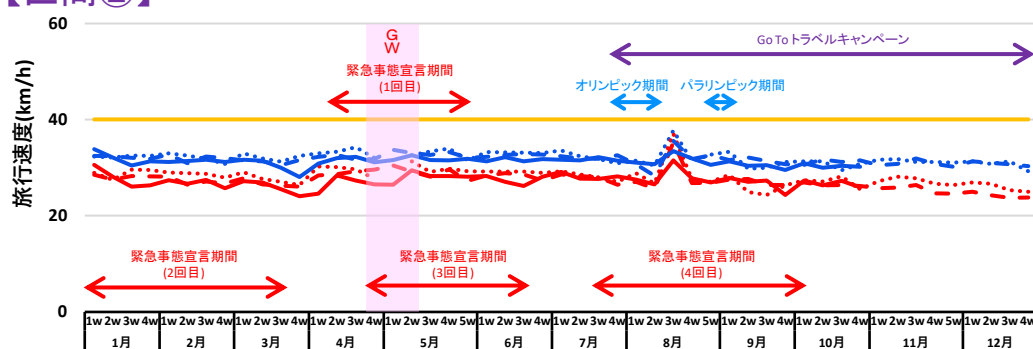


图 2-90 一般道路【平日·上下方向別】 1/2

■多摩堤通り



■多摩川沿線通り 【区間②】



■R409 【区間②】

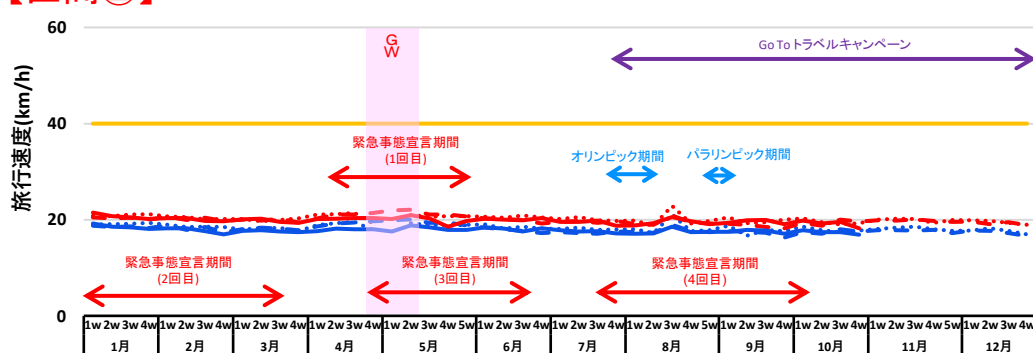


図 2-91 一般道路【平日・上下方向別】 2/2

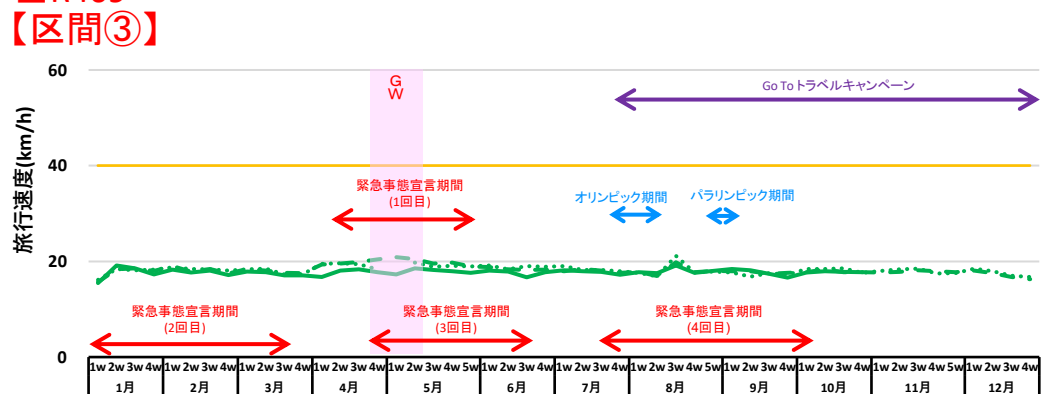
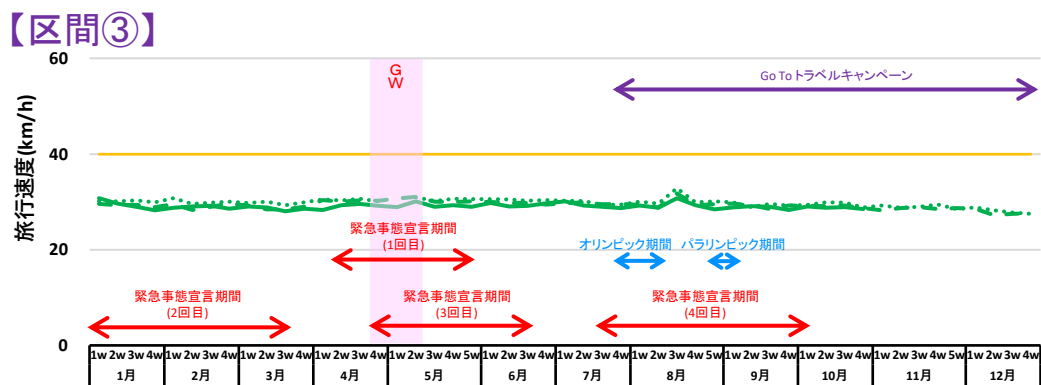
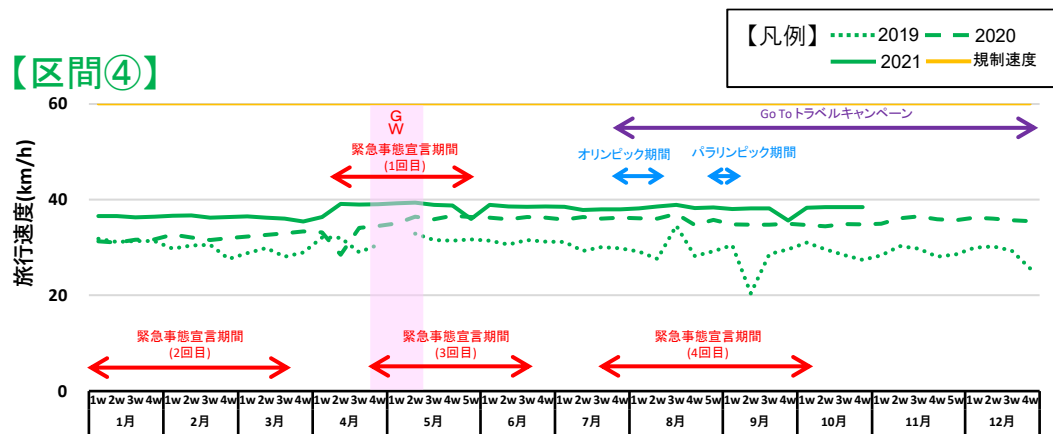
※GW: 2019 年は 4 月 28 日(日)～5 月 4 日(土)、2020 年は 4 月 26 日(日)～5 月 2 日(土)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞



※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

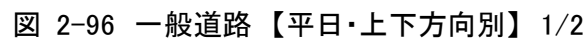
※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

平日、国道 1 号～産業道路間の一般道路においては大きな速度変化はない。

表 2-36 使用データ

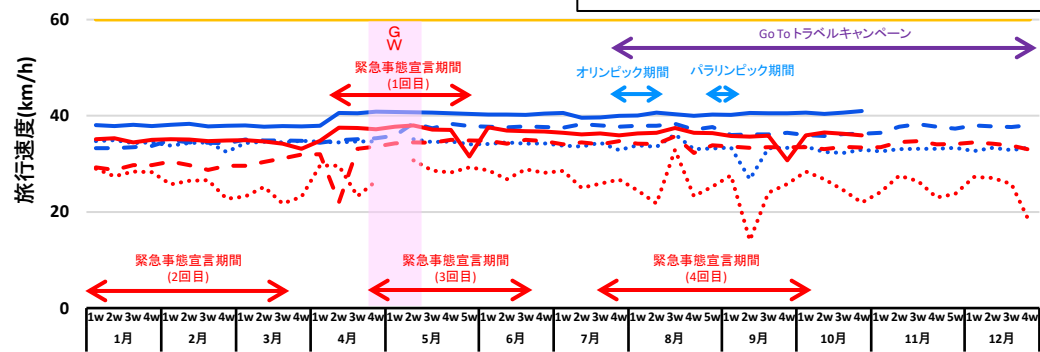
This map illustrates the Tama River area, showing the Tama River Line (多摩川沿線) and various expressways (R409, R409②, R409③). The map highlights four 'Ring Through' (環八通り) points and three 'Tama River Line Through' (多摩川沿線通り) points. Key locations include Maebashi (上野), Tokyo (東京), and Sagami (相模).

图 2-95 一般道路位置图(再掲)



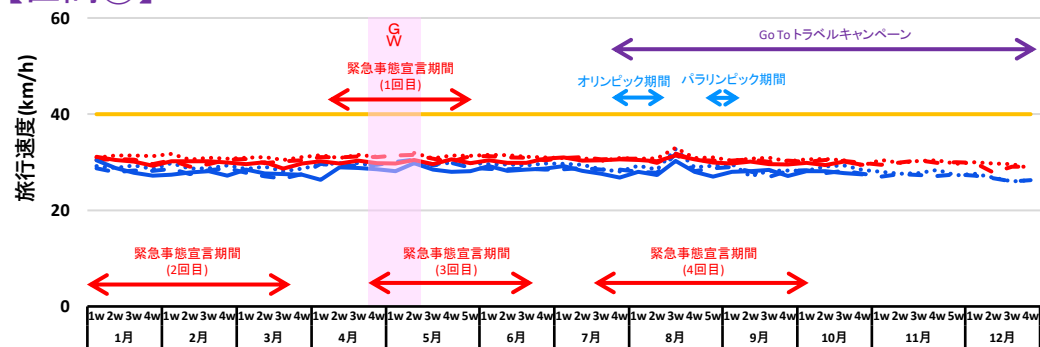
【区間④】

【凡例】
2019上り - - -2020上り ———2021上り
2019下り - - -2020下り ———2021下り
 ———規制速度



■多摩川沿線通り

【区間③】



■R409

【区間③】

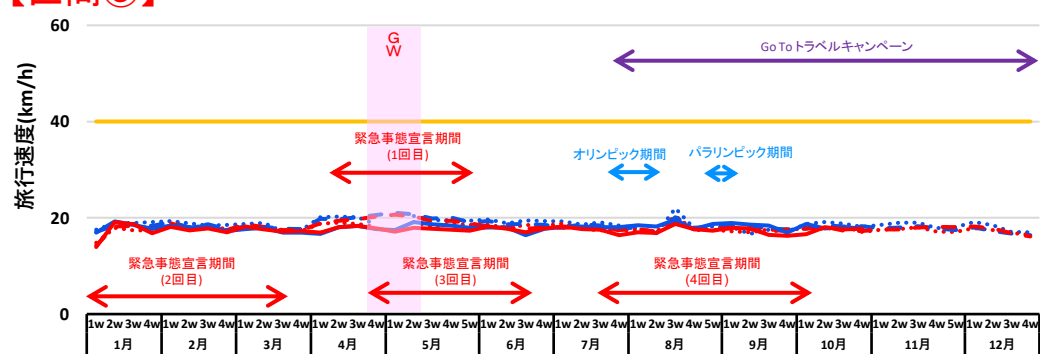


図 2-97 一般道路【平日・上下方向別】 2/2

※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)、
 2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
 2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
 3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
 4 回目: 2021 年 7 月 12(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※Go To キャンペーン: 2020 年 7 月 22(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

4) 一般道路の旅行速度の変化【休日】

(7) 東名～第三京浜間（環八通り・多摩川沿線通り・R409）

A) 上下平均

休日、環八通り、R409 の R246～第三京浜間は第 1 回緊急事態宣言期間は速度向上するが、他は大きな変化はない。

休日、多摩川沿線通りの R246～第三京浜間は、第 1 回緊急事態宣言期間に加え、第 3 回緊急事態宣言期間前から期間中（2021 年の 4 月～9 月）に速度向上がしているが、他は大きな変化はない。

表 2-37 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



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 2-98 一般道路位置図(再掲)

B) 上下方向別

休日、環八通りと R409 の R246～第三京浜間は第 1 回緊急事態宣言期間は速度向上するが、他は大きな変化はない。

休日、多摩川沿線通りの R246～第三京浜間は、第 1 回緊急事態宣言期間に加え、第 3 回緊急事態宣言期間前から期間中（2021 年の 4 月～9 月）に速度向上がしているが、他は大きな変化はない。

表 2-38 使用データ

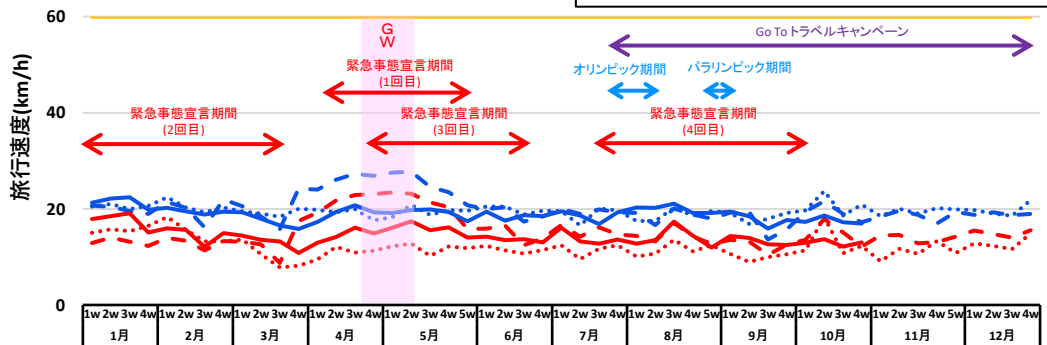
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象に 1 週間ごとの平日の昼間 12 時間分の旅行速度を平均



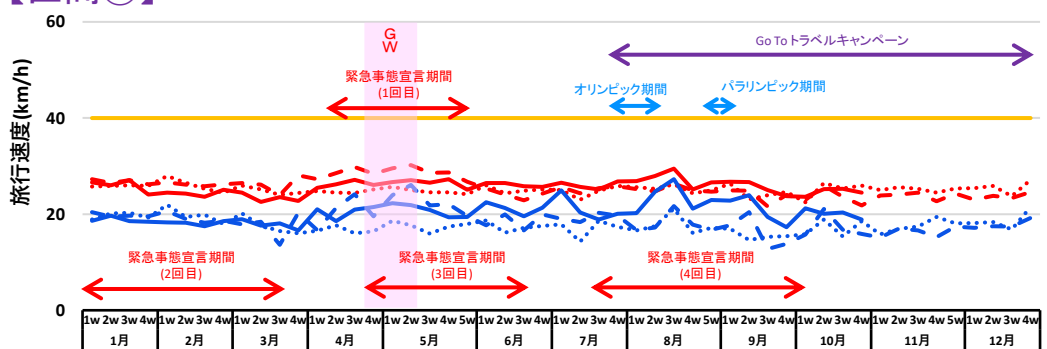
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-100 一般道路位置図(再掲)

■環八通り 【区間①】



■多摩川沿線通り 【区間①】



■R409

【区間①】

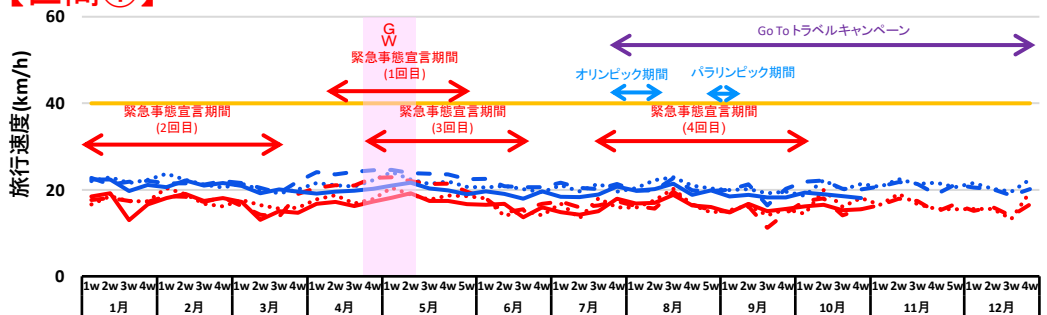


図 2-101 一般道路【休日・上下方向別】

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年&2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

(イ) 第三京浜～国道1号（環八通り・多摩堤通り・多摩川沿線通り・R409）

A) 上下平均

休日、第三京浜～国道1号間の一般道路は第1回緊急事態宣言期間は速度向上するものの、全体的には大きな速度変化はない。

表 2-39 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



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 2-102 一般道路位置図(再掲)

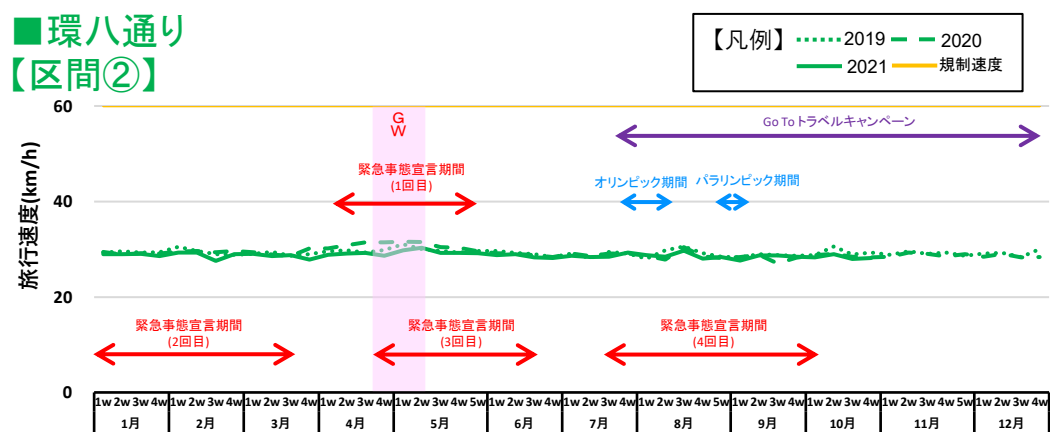
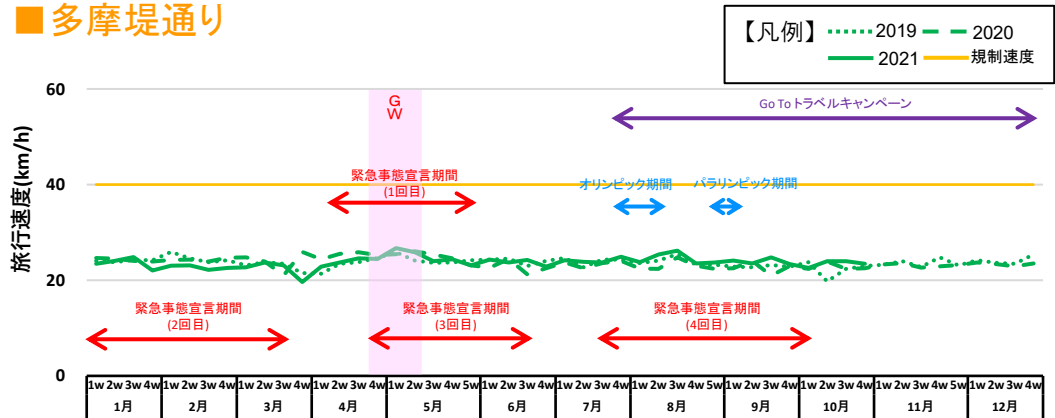


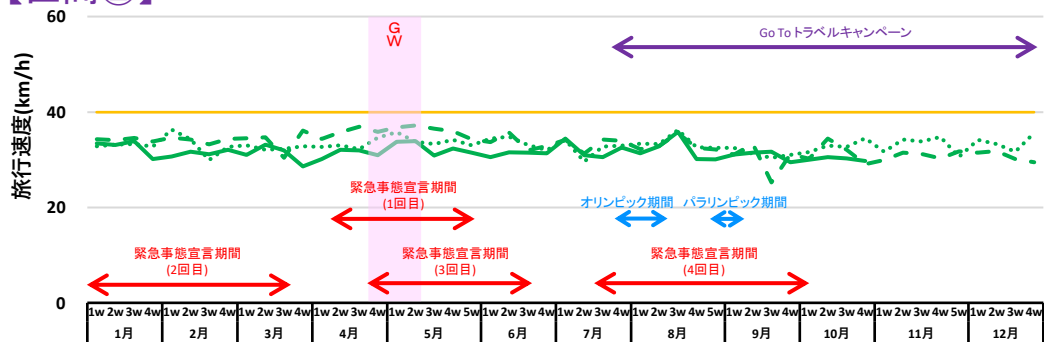
図 2-103 一般道路【休日・上下平均】 1/2

■多摩堤通り



■多摩川沿線通り

【区間②】



■R409

【区間②】

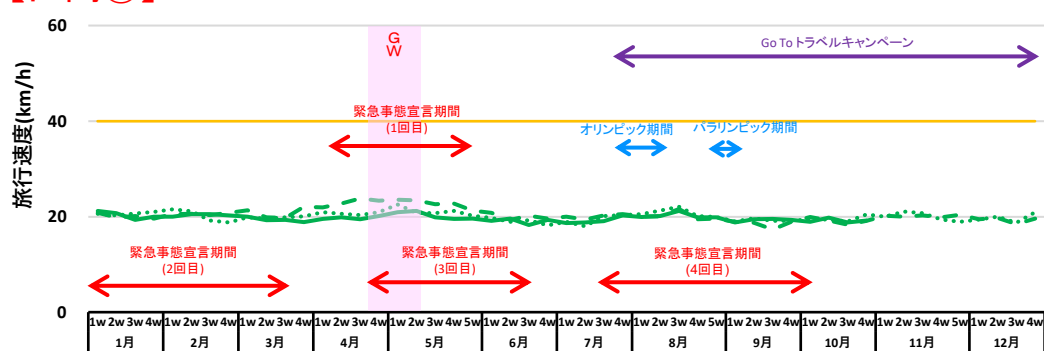


図 2-104 一般道路【休日・上下平均】 2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、
2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、
3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、
4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

休日、第三京浜～国道1号間の一般道路は第1回緊急事態宣言期間は速度向上するものの、全体的には大きな速度変化はない。

表 2-40 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



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 2-105 一般道路位置(再掲)

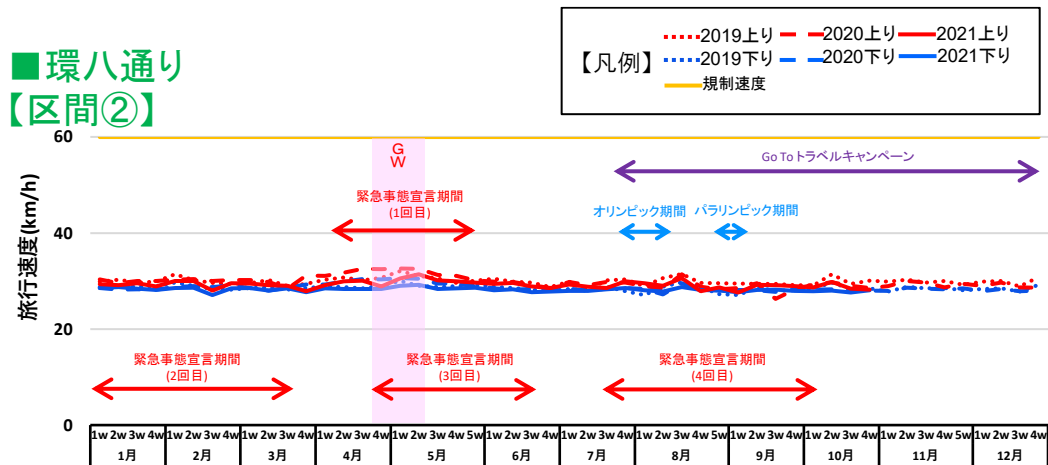
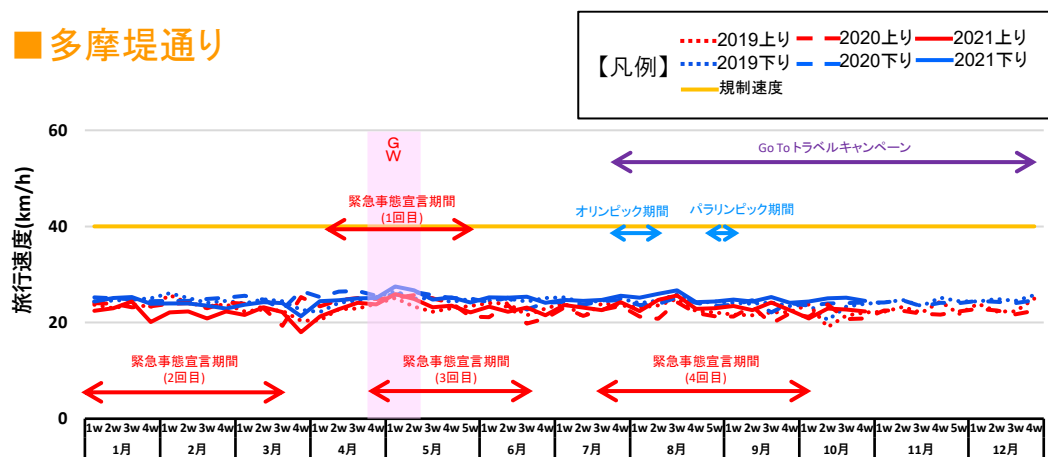
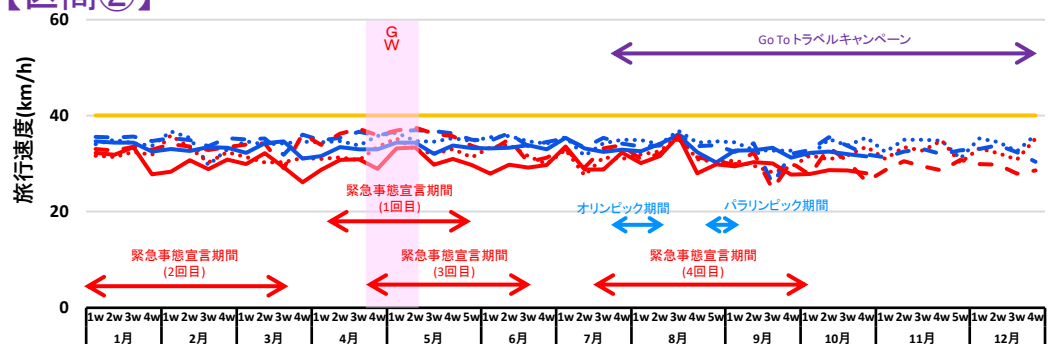


図 2-106 一般道路【休日・上下方向別】 1/2

■多摩堤通り



■多摩川沿線通り 【区間②】



■R409 【区間②】

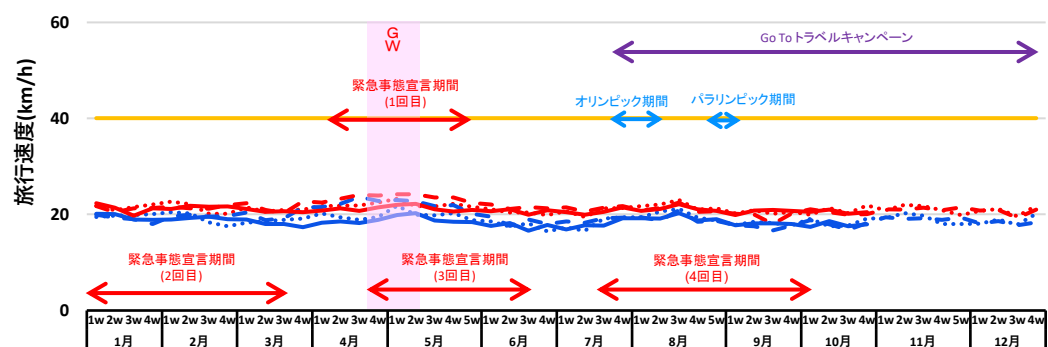


図 2-107 一般道路【休日・上下方向別】 2/2

※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)、
 2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

(ウ) 国道1号～湾岸部（環八通り、多摩川沿線通り、R409）

A) 上下平均

休日、国道1号～産業道路間の一般道路においては第1回緊急事態宣言期間は速度向上するものの、大きな速度変化はない。

休日、産業道路以南の環八の一般道路は2020年のコロナ禍前から平常時である2019年より速度が高く、第3回緊急事態宣言期間前から期間中（2021年の4月～9月）には更に速度向上がみられる。

表 2-41 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



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 2-108 一般道路位置図(再掲)

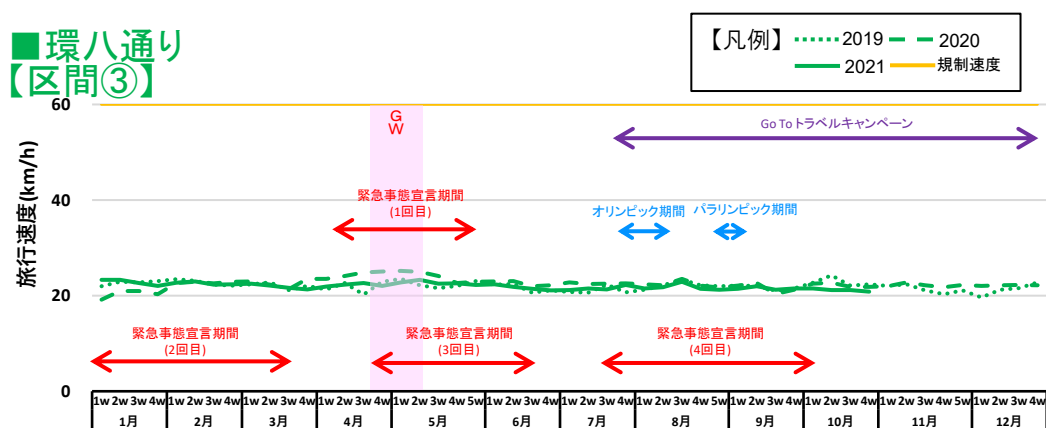
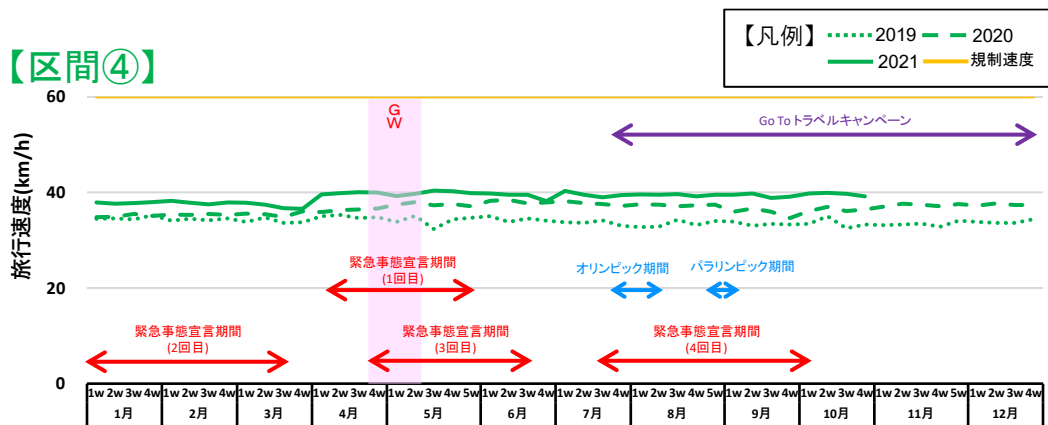
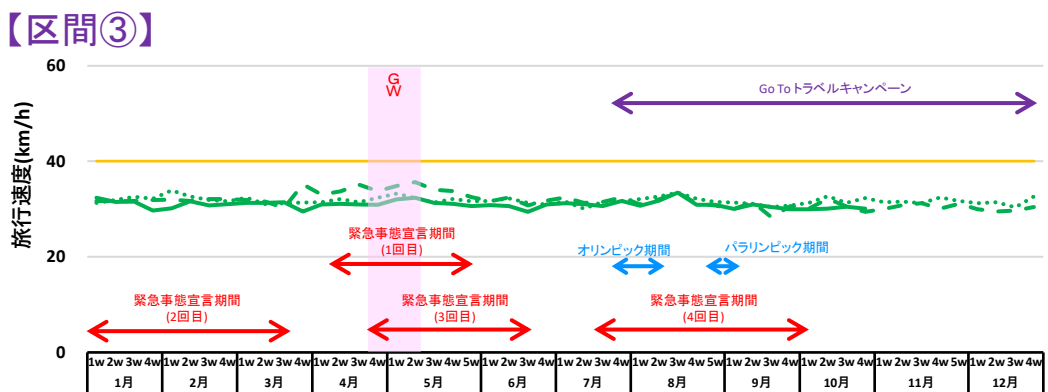


図 2-109 一般道路【休日・上下平均】 1/2



■多摩川沿線通り



■R409

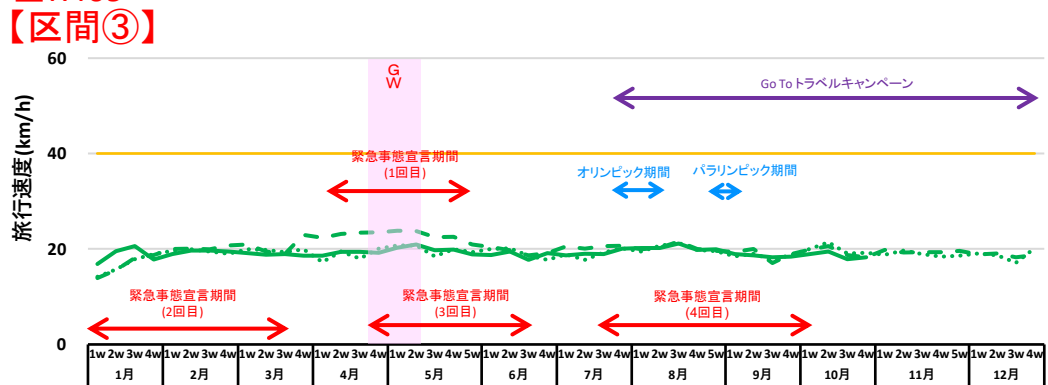


図 2-110 一般道路【休日・上下平均】 2/2

※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)、

2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

B) 上下方向別

休日、国道1号～産業道路間の一般道路において、第1回緊急事態宣言期間は速度向上するものの、大きな速度変化はない。

休日、産業道路以南の環八の一般道路は2020年のコロナ禍前から平常時である2019年より速度が高く、第3回緊急事態宣言期間前から期間中（2021年の4月～9月）には更に速度向上がみられる。

表 2-42 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	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



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 2-111 一般道路位置図(再掲)

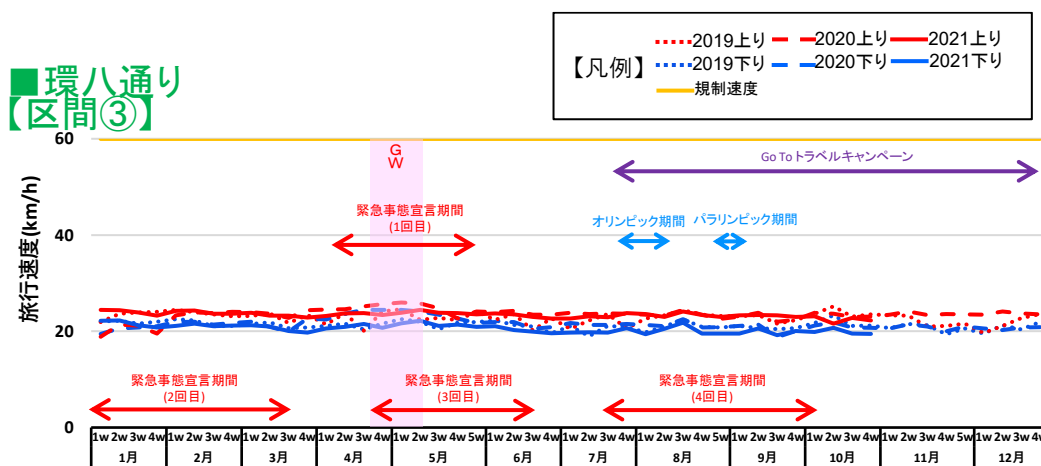
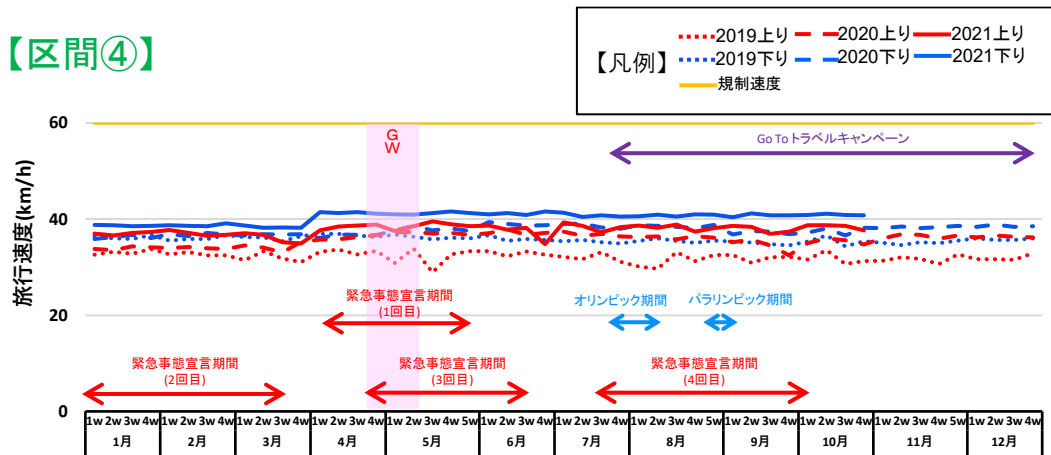
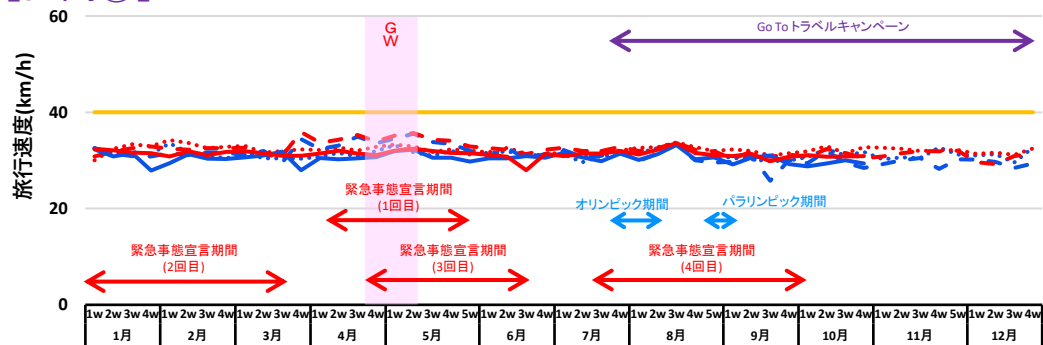


図 2-112 一般道路【休日・上下方向別】 1/2

【区間④】



■多摩川沿線通り 【区間③】



■R409 【区間③】

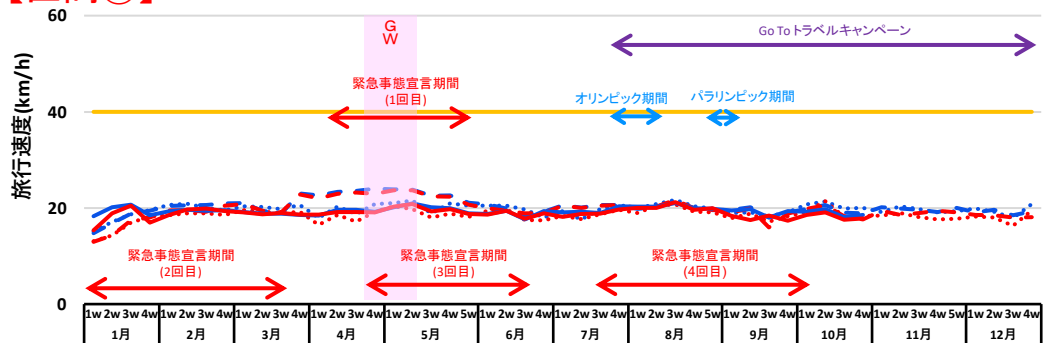


図 2-113 一般道路【休日・上下方向別】 2/2

※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)、
2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水)

※オリンピック: 2021 年 7 月 23 日(金)～8 月 8 日(日)、パラリンピック: 2021 年 8 月 24 日(火)～9 月 5 日(日)

※緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、

2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、

3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、

4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木)

※2020 年 & 2021 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

※GoTo キャンペーン: 2020 年 7 月 22 日(水)【東京都は 10 月 1 日】～12 月 28 日(月)＜一時停止中＞

2.1.3. 現地調査の実施

東京南西部における現況の交通状況や、オリンピック・パラリンピックによる交通規制時における交通状況を把握するため、現地調査を実施した。

(1) 通常時の調査

1) 調査計画

世田谷区、大田区、ならびに川崎市東部エリアを対象として、幹線道路および生活道路全体の調査箇所を図 2-114 に示す。

調査日時は、2021 年 5 月 14 日（金）の 13:30～18:00 とした。



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-114 通常時調査箇所(全体)

2) 調査結果

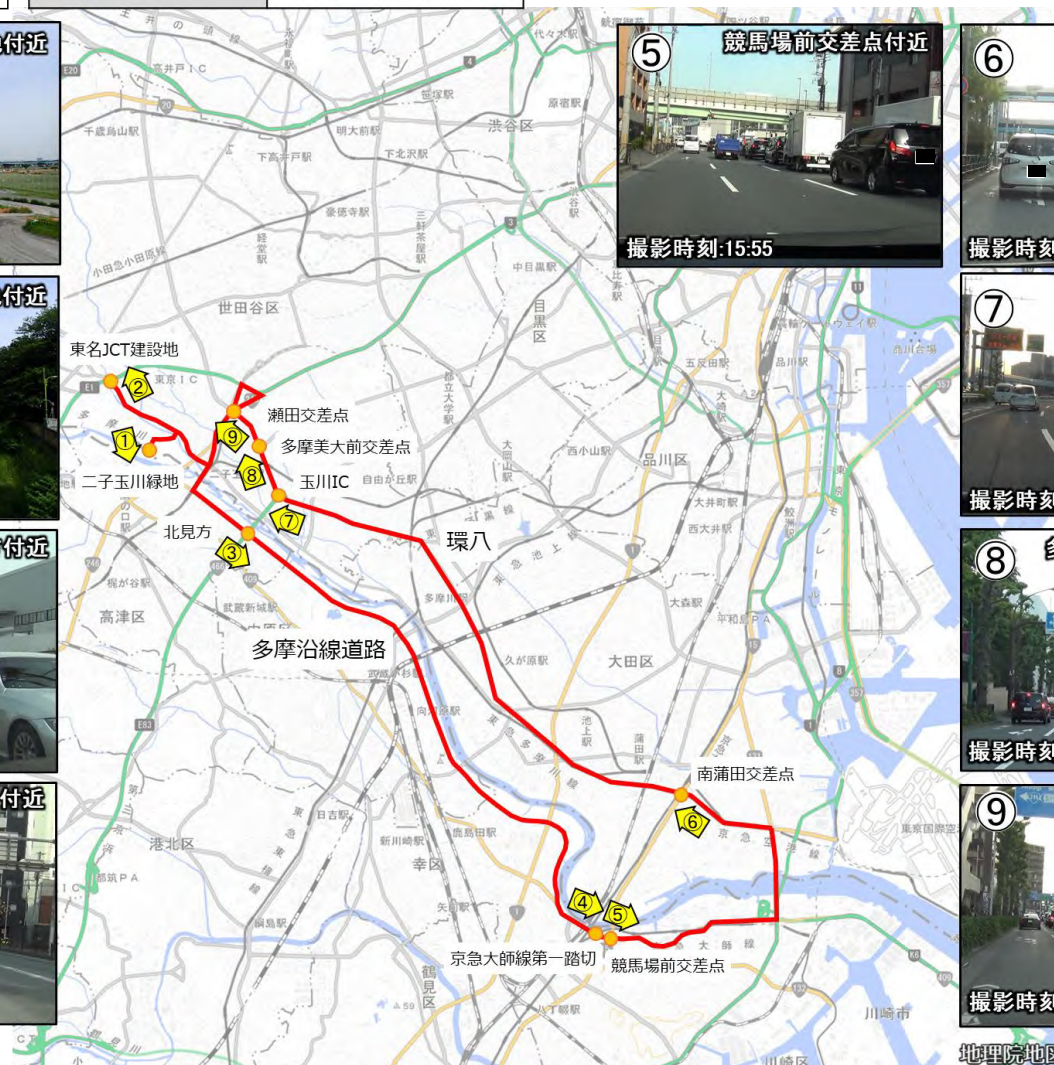
調査結果の概要を以下に示す。また、現地調査実施箇所ごとの調査結果を図 2-115 に示す。

- 東京南西部地域では、高層マンションや大規模商業施設が複数立地するなど、開発が進んでいるほか、中原区小杉を始めとして、現在も大規模な開発が進められている地域であった。
- 高津区や中原区、幸区の「多摩沿線道路」において、自動車交通が多く、実質的に幹線道路として使用されていることが確認された。
- 高津区北見方エリアの「国道 409 号」において、自動車交通が多く、北見方交差点を先頭とする混雑が確認された。
- 川崎区の「国道 409 号」において、自動車交通が多く、京急大師線本町踏切や競馬場前交差点、京急大師線第一踏切を先頭とした混雑が確認された。
- 大田区蒲田エリアの「環八通り」において、交通量が多く、南蒲田交差点を先頭とする混雑がみられた。
- 世田谷区瀬田・上野毛エリアの「環八通り」において、瀬田交差点～玉川 IC まで続く混雑が見られ、玉川 IC の分合流部では車両の滞留も見られた。

現地調査箇所

日時

5/14(金) 13:00-18:00



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-115 通常時調査結果

(2) オリパラ時の調査

1) 調査計画

(7) 現地走行調査

世田谷区、大田区、杉並区ならびに川崎市東部エリアを対象として、オリンピック・パラリンピックによる交通規制時での幹線道路および生活道路の交通量・混雑状況等を確認・調査した。全体の調査箇所を図 2-116 に示す。

調査日時は、2021 年 7 月 30 日（金）の 12:30～18:00 とした。



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-116 オリパラ時現地走行調査箇所(全体)

(4) 道路交通状況調査

世田谷区、大田区、杉並区、練馬区ならびに川崎市東部エリアを対象として、オリンピック・パラリンピックによる交通規制時での幹線道路および生活道路の交通量・混雑状況、等を確認・調査した。全体の調査箇所を図 2-117 に示す。

調査日時は、2021 年 8 月 4 日（水） 8:00～16:00 とした。



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-117 オリパラ時道路交通状況調査箇所(全体)

2) 調査結果

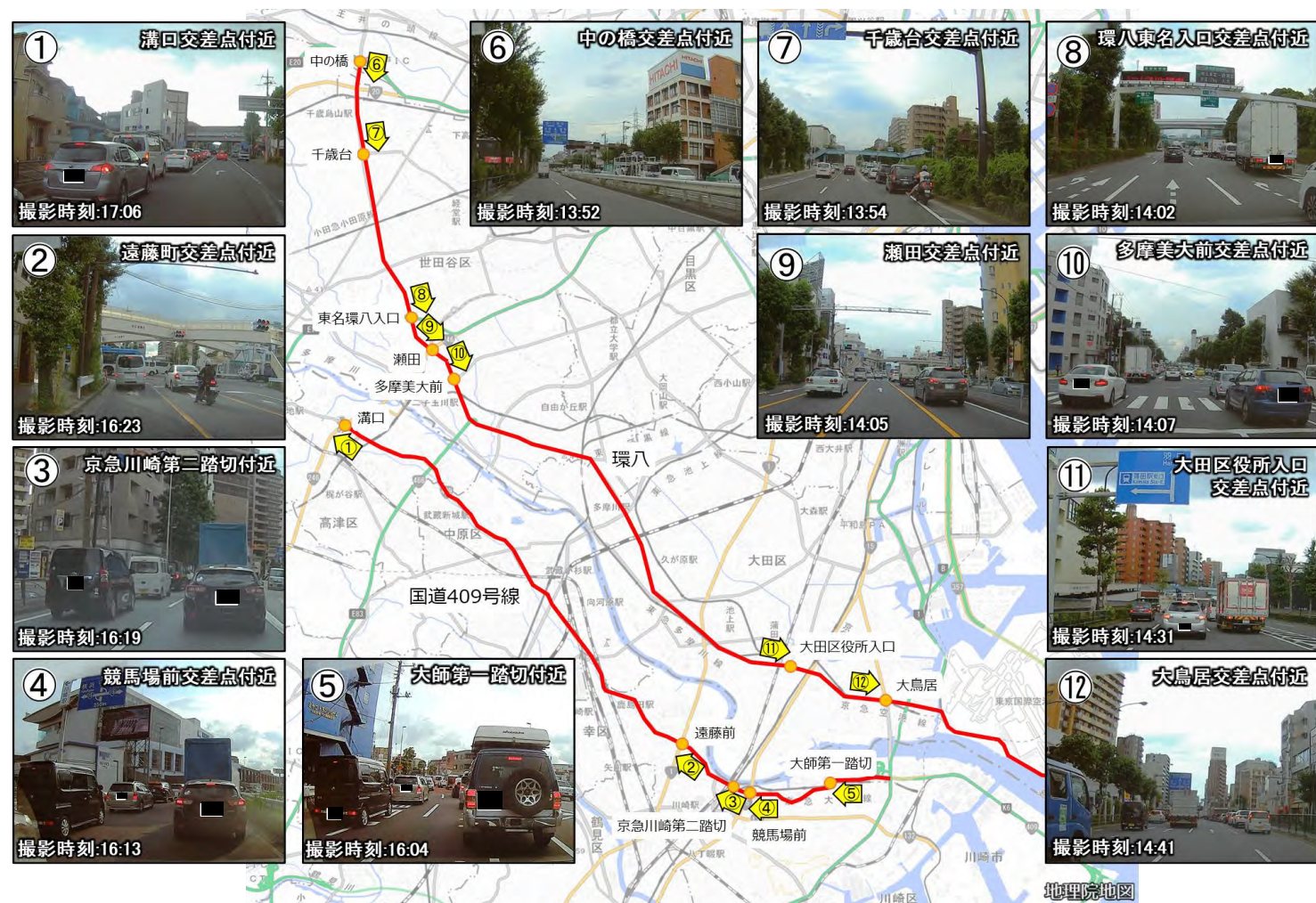
(7) 現地走行調査

調査結果の概要を以下に示す。また、現地調査実施箇所ごとの調査結果を図 2-118 に示す。

- 川崎部東部の「国道 409 号」において、大師河原～溝口を通して自動車交通が多く、京急大師線本町踏切や競馬場前交差点、京急大師線第一踏切を先頭とした渋滞が確認された。
- 世田谷区瀬田・上野毛エリアの「環八通り」において、瀬田交差点～玉川 IC まで続く車列が見られ、玉川 IC の分合流部では車両の滞留も見られた。
- 世田谷区・杉並区の「環八通り」（東名環八入口～中の橋）においては、車列は見られなかった。

走行調査箇所

日時 7/30(金) 13:50-17:10



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-118 オリパラ時現地走行調査結果

(4) 道路交通状況調査

調査結果の概要を以下に示す。また、現地調査実施箇所ごとの調査結果を図 2-119～120 に示す。

- 世田谷区用賀エリアの「環八通り」では、東名環八交差点や瀬田交差点において、信号待ちによる車両の滞留がみられた。
- 世田谷区用賀エリアにおける生活道路である「用賀中町通り」や「多摩堤通り」において、多くの車両がみられたほか、大型車の混入、路上駐車がみられた。
- 練馬区の「笹目通り」では、谷原交差点において、信号待ちによる車両の滞留がみられた。
- 世田谷区用賀エリアにおける生活道路である「富士見ヶ丘通り」高井戸第 2 踏切付近において、多くの車両がみられたほか、大型車の混入がみられた。

交通状況調査箇所 I

調査箇所	日時	調査箇所	日時
I-A	8/4(水) 9:00-9:20	I-D	8/4(水) 14:55-15:30
I-B	8/4(水) 10:20-10:40	I-E	8/4(水) 14:45-14:55
I-C	8/4(水) 9:50-10:10		

I-A 北見方第三下交差点



I-B 東名環八入口交差点



I-C 瀬田交差点



I-D 東名環八入口交差点



I-E 東名環八入口交差点



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-119 オリパラ時道路交通状況調査結果(用賀・上野毛エリア)

交通状況調査箇所Ⅱ

調査箇所	日時
Ⅱ-A	8/4(水) 9:20-9:50
Ⅱ-B	8/4(水) 10:20-11:00
Ⅱ-C	8/4(水) 11:10-11:40
Ⅱ-D	8/4(水) 13:30-13:50

Ⅱ-A 谷原交差点



Ⅱ-A 谷原

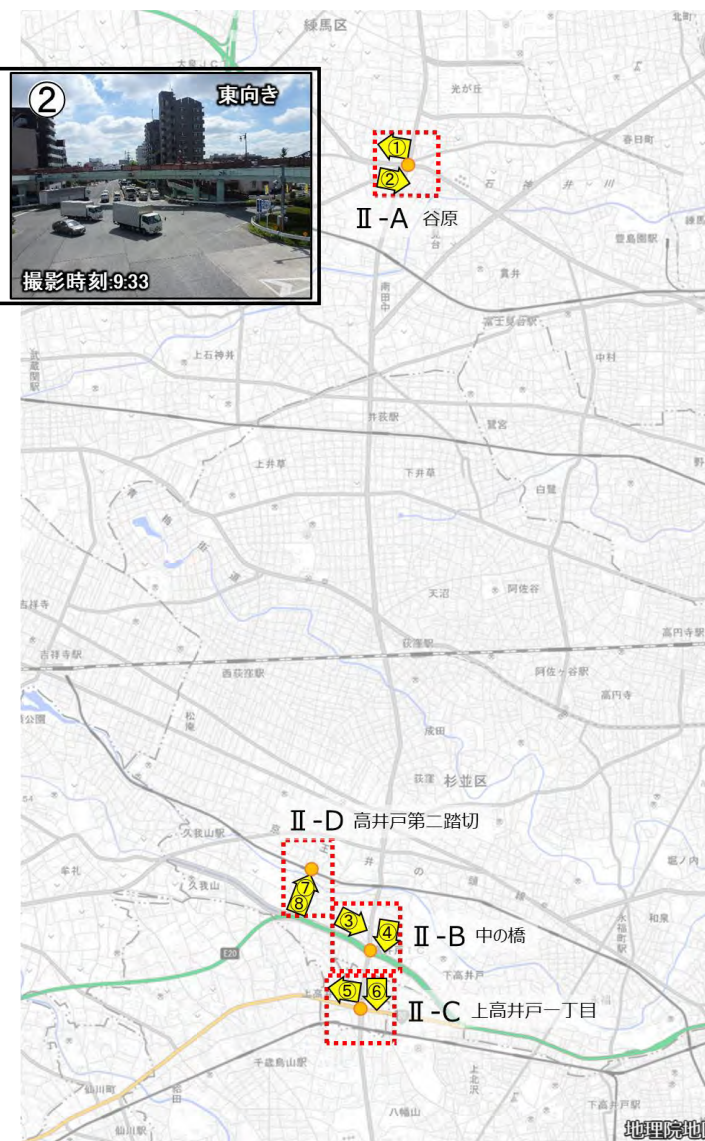
Ⅱ-B 中の橋交差点



Ⅱ-C 上高井戸一丁目交差点



Ⅱ-D 高井戸第二踏切



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-120 オリパラ時道路交通状況調査結果(高井戸・谷原エリア)

2.2. 広域的・地域的な交通状況の変化の把握

2.2.1. 広域的・地域的な交通状況の検討項目の整理

広域的・地域的な交通状況の検討は下記の項目にて実施した。

表 2-43 広域的・地域的な課題・ニーズ把握の検討項目一覧

大分類	小分類	整理項目	使用データ	分析	
				コロナ禍	オリパラ
広域的	高速道路ネットワーク状況	断面交通量	トラカン	○	—
		区間別旅行速度（平均・ピーク）	ETC2.0	○	○
	都心の通過交通状況	放射路線の都心方向利用割合	ETC2.0	○	○
		臨海部～東名の首都高利用状況	ETC2.0	○	—
	羽田空港へのアクセス状況	所要時間	ETC2.0	○	—
		時間信頼性	ETC2.0	○	—
		30分圏域	H27 センサス	△	—
	京浜港へのアクセス状況	方面別輸送割合	統計データ（コンテナ貨物流動調査）	△	—
	物流ネットワークの状況	企業立地状況	統計データ（日本立地総覧等）	△	—
地域的	幹線道路ネットワーク状況	断面交通量	JARTIC	○	—
		区間別旅行速度（平均・ピーク）	ETC2.0	○	○
		OD（内々・内外・外外）	ETC2.0	—	○
		拠点間の主要時間	ETC2.0 H27 センサス	○	—
	幹線道路の渋滞状況	渋滞損失時間（3D）	ETC2.0	○	—
		時空間速度図（モザイク図）	ETC2.0	—	○
	幹線道路の交通事故の状況	事故率（3D）、事故累計別件数	ITARDA データ	○	—
		高速利用割合	ETC2.0	○	—
		速度と事故の関係	ITARDA データ、H27 センサス	○	—
	高速道路の利用状況	IC 圏域	ETC2.0	○	—
		乗り継ぎ交通	ETC2.0	○	—
	生活道路の抜け道利用状況	通過交通流入状況、幹線道路との関係等	ETC2.0（全道路）	○	—
		抜け道利用の急減速発生状況	ETC2.0（全道路）	○	—
		抜け道利用と歩道・通学路等との関係性	ETC2.0（全道路）	○	—

○：最新データによる分析項目、△現時点で最新データによる分析項目、—：分析対象外項目

2.2.2. コロナ後の最新時点の交通状況の変化の把握

(1) 広域的な交通状況の変化の把握

1) 高速道路ネットワーク状況

(ア) 断面交通量

コロナ禍における東京南西部周辺路線の交通状況について交通量を算出した。

表 2-44 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	1 週間ごとの車種別平 休日平均交通量を算出	・ 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)、2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水) ・ 緊急事態宣言 1 回目:2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、 2 回目:2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、 3 回目:2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、 ・ GoToトラベル:2020 年 7 月 22 日(水)～、東京追加:2020 年 10 月 1 日(木)～、 一時停止:2020 年 12 月 28 日(月) ・ R2.5.1w&R3.5.1w は 2019 年の 5 月の 1 週が GW により平日が存在しないため、 比較できず、空白となっている

A) 東名高速 (東名川崎～東京)

緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に交通量が大きく減少し、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復。

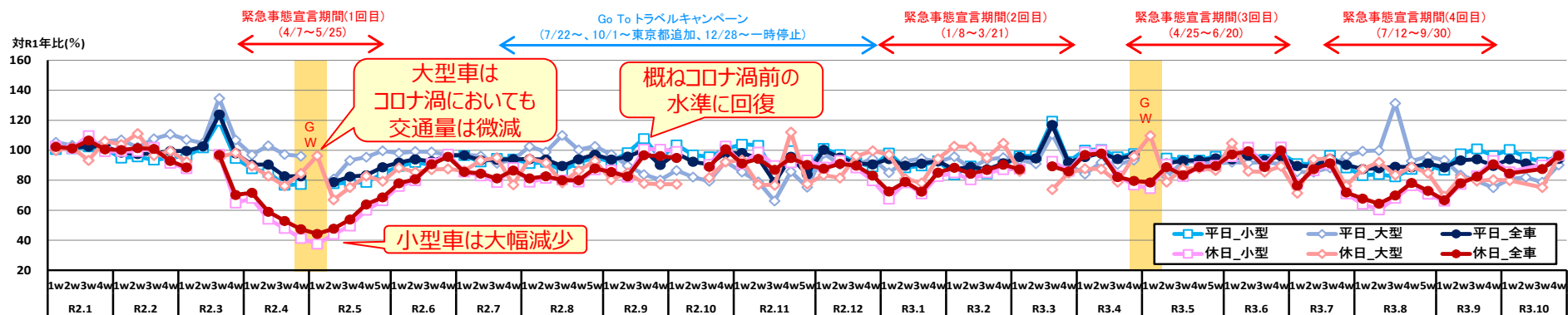


図 2-121 東京南西部周辺路線の交通状況 交通量【東名高速(東名川崎～東京)】

B) 首都高湾岸線 (大黒ふ頭～川崎浮島)

緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に交通量が大きく減少し、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復。

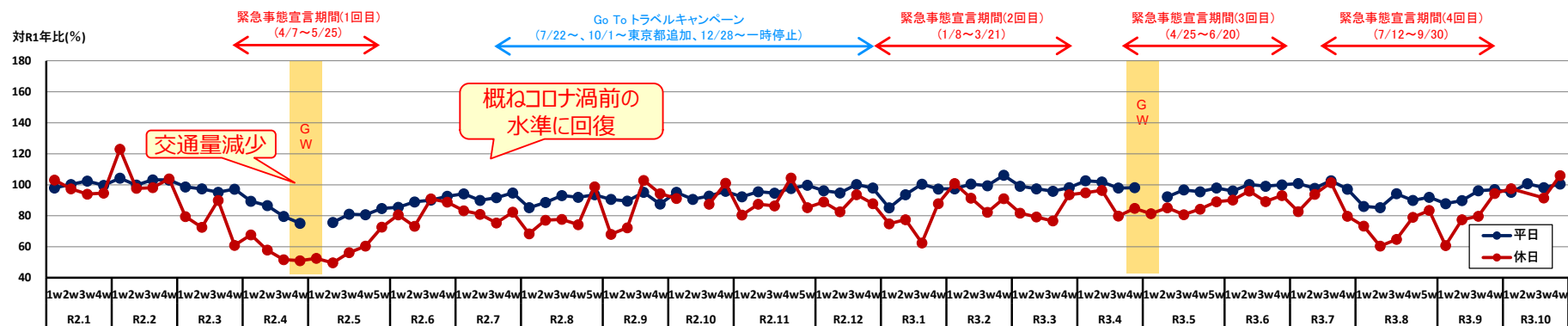


図 2-122 東京南西部周辺路線の交通状況 交通量【首都高湾岸線(大黒ふ頭～川崎浮島)】

C) 関越道（大泉～所沢）

緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に交通量が大きく減少し、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復。

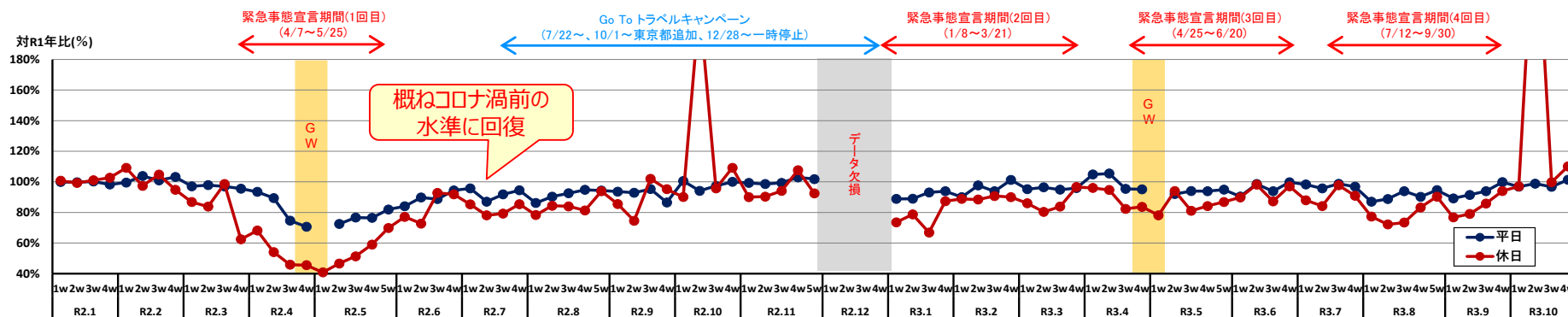


図 2-123 東京南西部周辺路線の交通状況 交通量【関越道(大泉～所沢)】

D) 中央道（高井戸～調布）

緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に交通量が大きく減少し、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復。

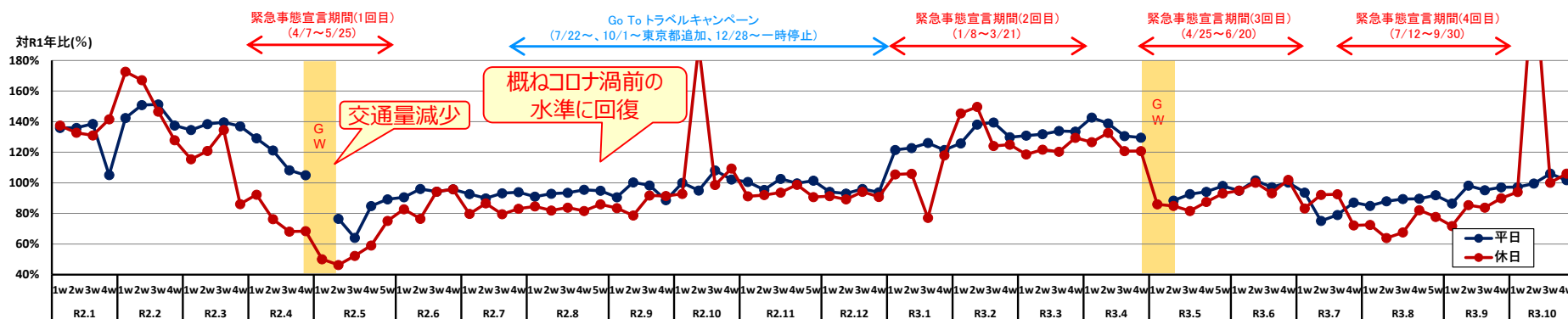


図 2-124 東京南西部周辺路線の交通状況 交通量【中央道(高井戸～調布)】

(イ) 区間別旅行速度（平均・ピーク）

コロナ禍における東京南西部周辺路線の交通状況について区間別旅行速度を算出した。

表 2-45 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 1-1、 様式 2-1)	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～6 月	1 週間ごとの車種別平 休日平均交通量を算出	- 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)、2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水) - 緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、 2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、 3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日)、 4 回目: 2021 年 7 月 12 日(月)～9 月 30 日(木) - GoTo トラベル: 2020 年 7 月 22 日(水)～、東京追加: 2020 年 10 月 1 日(木)～、 一時停止: 2020 年 12 月 28 日(月) - R2.5.1w&R3.5.1w は 2019 年の 5 月の 1 週が GW により平日が存在しないため、 比較できず、空白となっている

A) 東名高速（東名川崎～東京）

緊急事態宣言期間（1 回目：令和 2 年 4 月 7 日～5 月 25 日）に旅行速度は向上、令和 2 年 9 月以降、2019 年比の 100%程度まで回復。

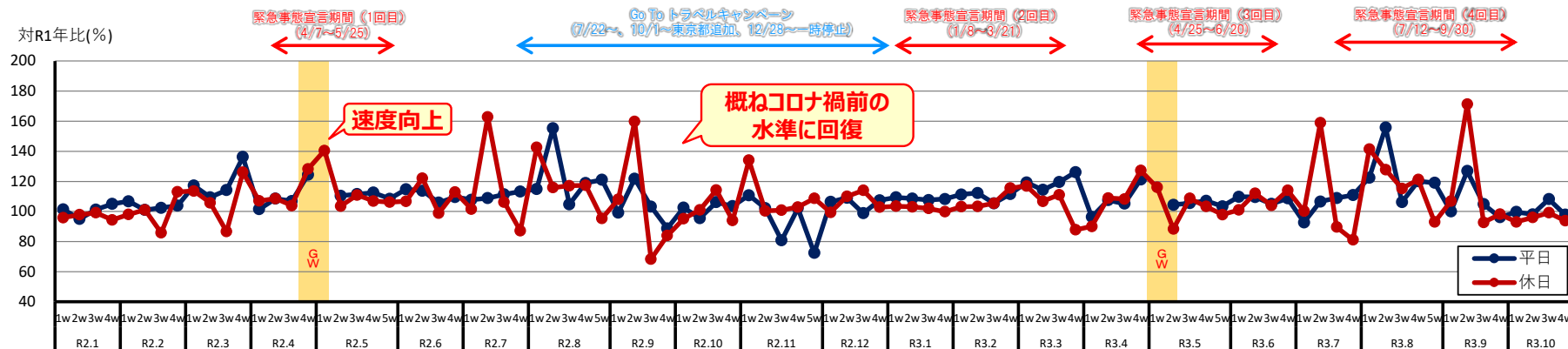


図 2-125 東京南西部周辺路線の交通状況 旅行速度【東名高速(東名川崎～東京)】

B) 首都高湾岸線（大黒ふ頭～川崎浮島）

緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に旅行速度は向上、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復。

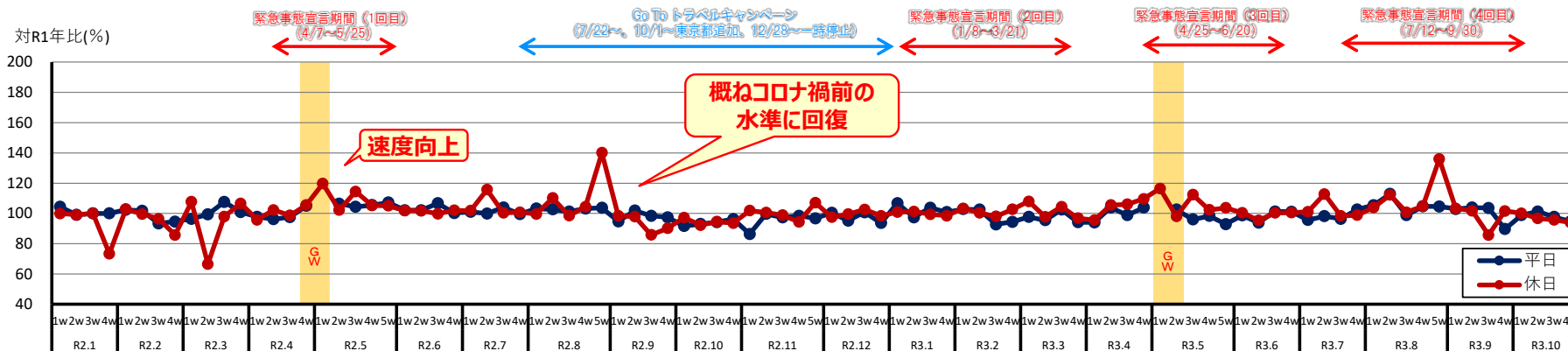


図 2-126 東京南西部周辺路線の交通状況 旅行速度【首都高湾岸線(大黒ふ頭～川崎浮島)】

C) 関越線（大泉～所沢）

緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に旅行速度は向上、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復。

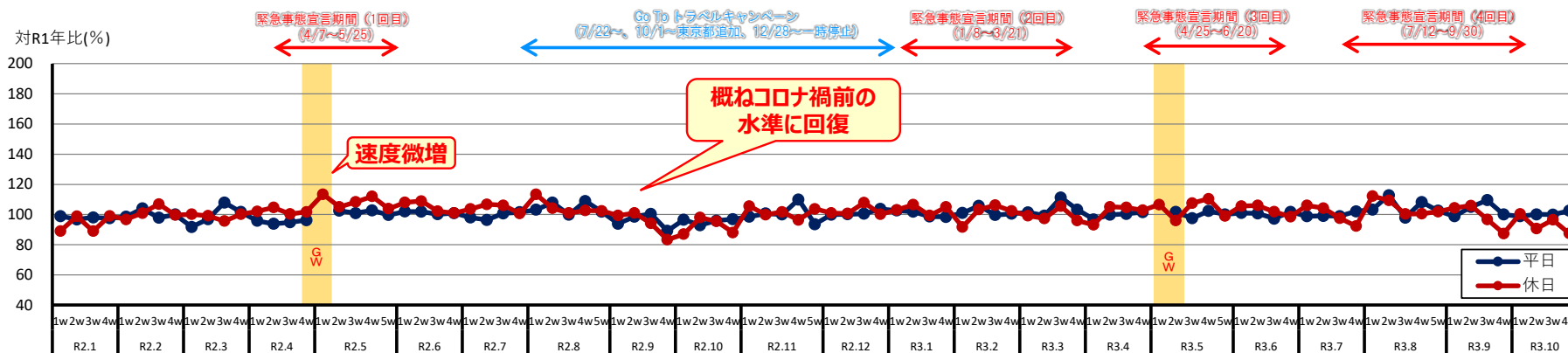


図 2-127 東京南西部周辺路線の交通状況 旅行速度【関越道(大泉～所沢)】

D) 中央道（高井戸～調布）

緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に旅行速度は向上、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復。

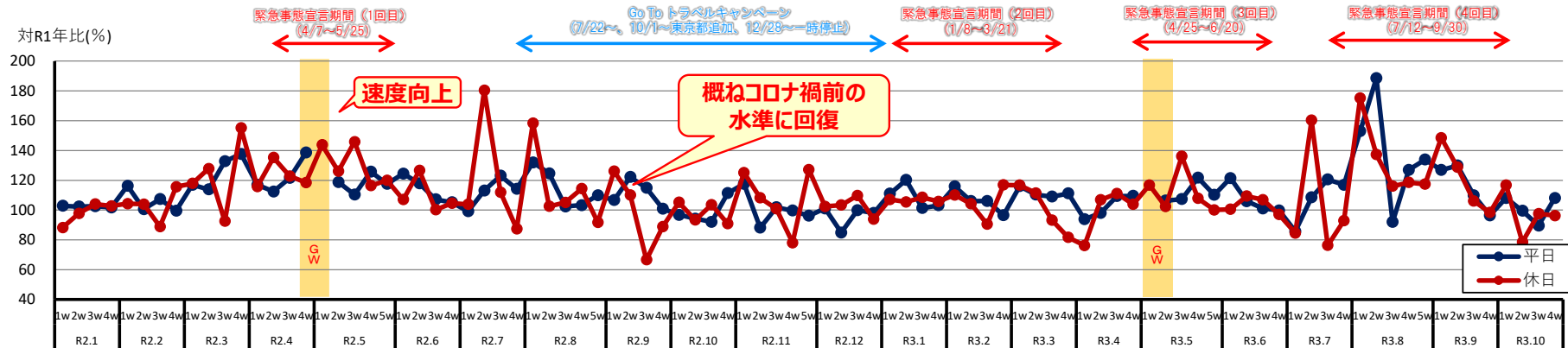


図 2-128 東京南西部周辺路線の交通状況 旅行速度【中央道(高井戸～調布)】

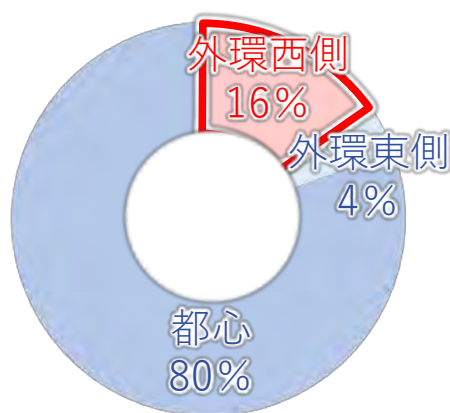
2) 都心の通過交通状況

(7) 放射路線の都心方向利用割合

アクアラインから湾岸線東京方面の交通に関しては、H31/R1 年は都心が 80%、外環西側が 16%、外環東側が 4%、R2 年は都心が 83%、外環西側が 13%、外環東側が 4%となっており、R2 年は H31/R1 年と比べて外環西側を利用が減り、都心への利用が増えている。

表 2-46 使用データ

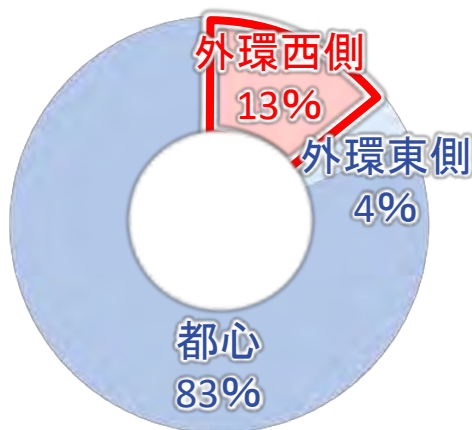
データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	H31.4～R1.6 R2.9～11	アクアラインから湾岸線東京方面の交通を方向別に集計	R2 年は ETC2.0 の取得サンプルが増加(発話型データを 100%取り込み開始後)



(N=56,998)

出典: H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-129 アクアラインから湾岸線東京方面の交通割合 (H31/R1)



(N=149,966)

図 2-130 アクアラインから湾岸線東京方面の交通割合 (R2)

(イ) 臨海部～東名の首都高利用状況

湾岸部（東京港、羽田空港、川崎港）～東名高速のアクセスは、H31/R1 年も R2 年も大まかには 9 割以上が首都高速を経由しているが、R2 年は H31/R1 年と比べて首都高とその他の経路が減少し、環八と環七の経路が増加する結果となった。

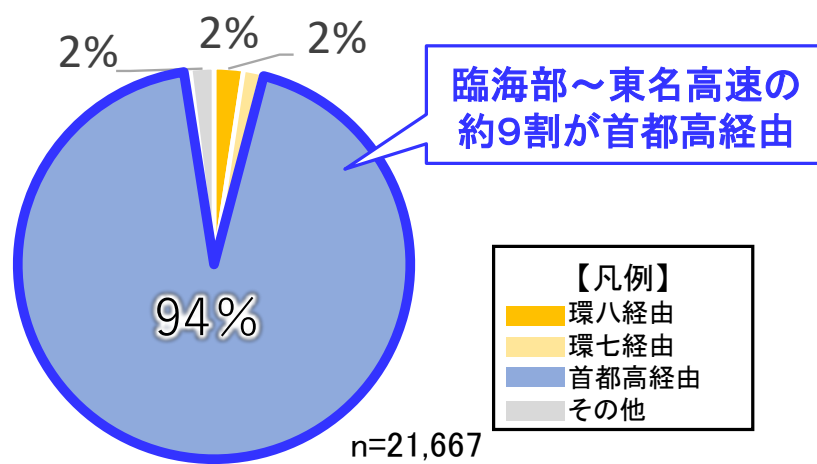
表 2-47 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	H31.4～R1.6 R2.9～11	経路経路ごとに交通を算定	R2 年は ETC2.0 の取得サンプルが増加（発話型データを 100% 取り込み開始後）



※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点
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 2-131 東京外環の経路と都心部の渋滞状況



出典：H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-132 臨機部（東京湾、羽田空港、川崎港）～東名の走行経路（H31/R1）

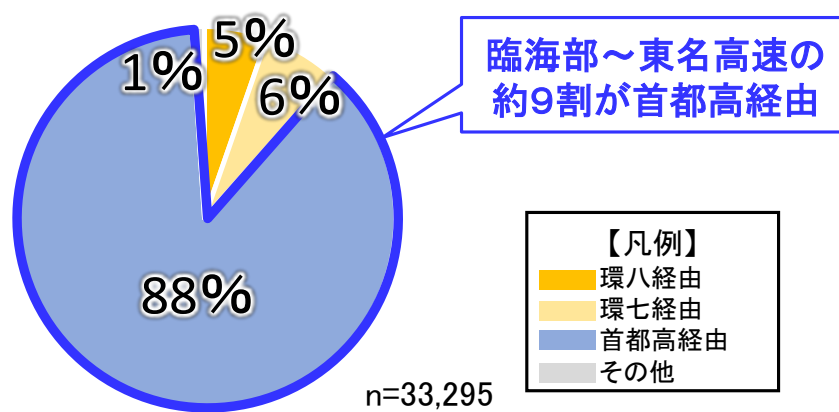


図 2-133 臨機部（東京湾、羽田空港、川崎港）～東名の走行経路（R2）

3) 羽田空港のアクセス状況

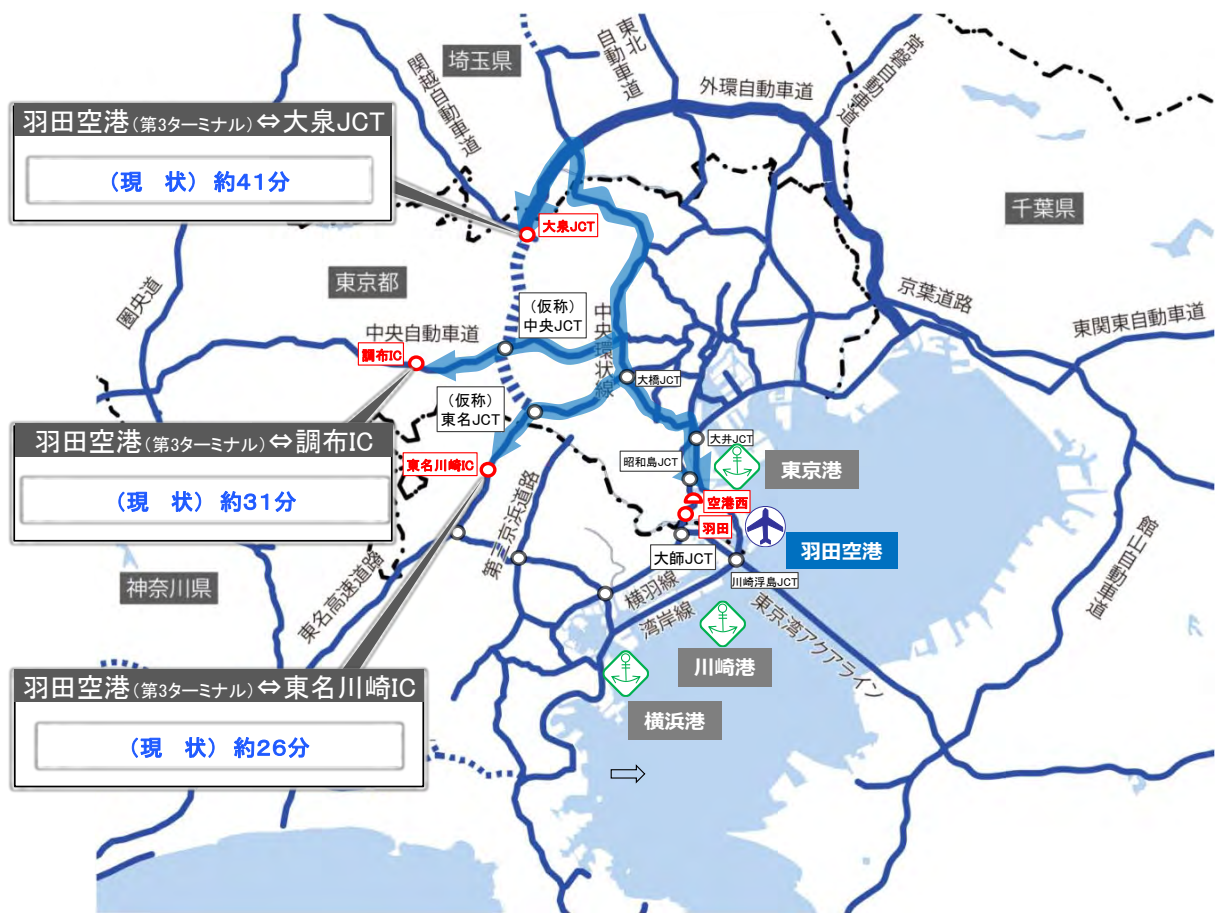
(7) 所要時間・時間信頼性

所要時間は、H31/R1 年では羽田空港から東名川崎までで約 26 分、調布 IC までで約 31 分、大泉 JCT までで約 41 分、R2 年では羽田空港から東名川崎までで約 25 分、調布 IC までで約 32 分、大泉 JCT までで約 42 分となっており、R2 年は H31/R1 年と比べて、大きな変化はない結果となっている。

なお、計測断面を通過した交通として、R2 年はより多くのサンプルを取得可能（ETC2.0 の発話型データを 100%取り込み開始後）であることに留意が必要である。

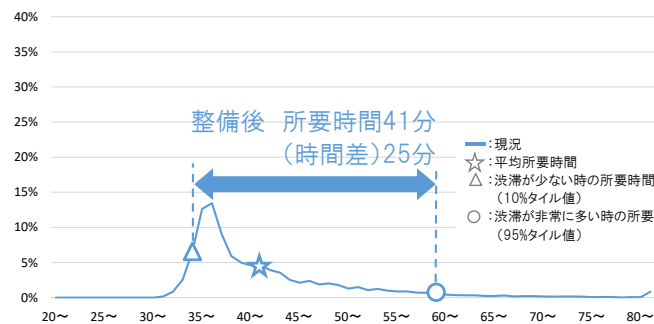
表 2-48 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	H31.4～R1.6 R2.9～11	第 3 ターミナル⇄東名川崎 IC・ 調布 IC・大泉 JCT から所要 時間及び定時性を算出	R2 年は ETC2.0 の取得 サンプルが増加(発話型データを 100%取り 込み開始後)



※図面上の道路ネットワークは、令和元年度末時点
 ※羽田空港は第 3 ターミナル（羽田 IC・空港西 IC）と設定
 地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成
 出典：H31 東京南西部整備効果検討業務

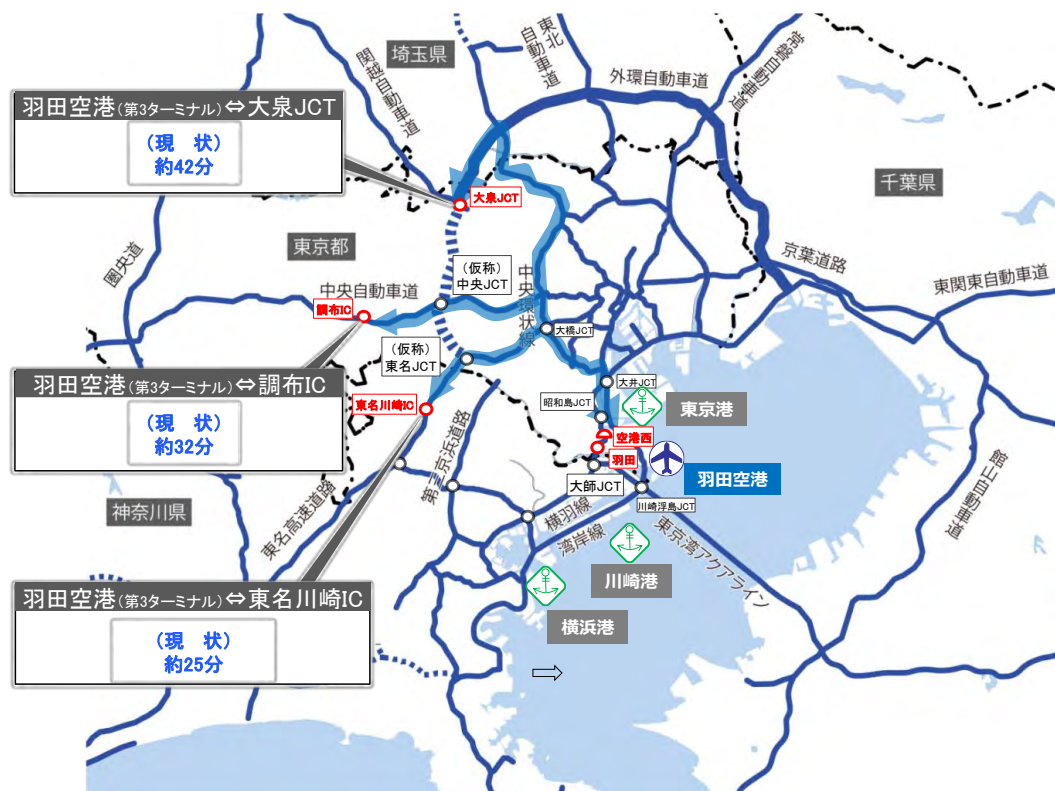
図 2-134 羽田空港のアクセス状況(H31/R1)



※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

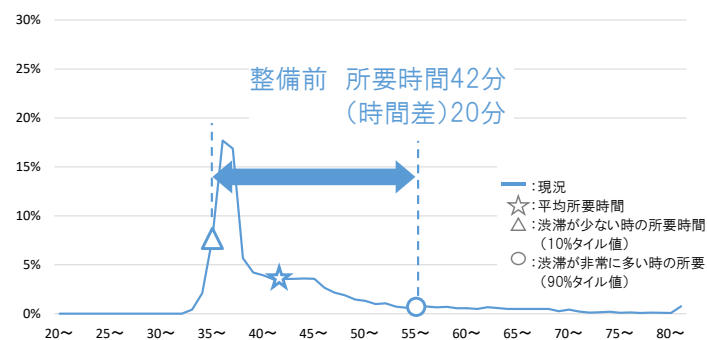
出典: H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-135 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 (H31/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
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 2-136 羽田空港のアクセス状況(R2)



※所要時間の時間差は渋滞が非常に多い時の所要時間 (90%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

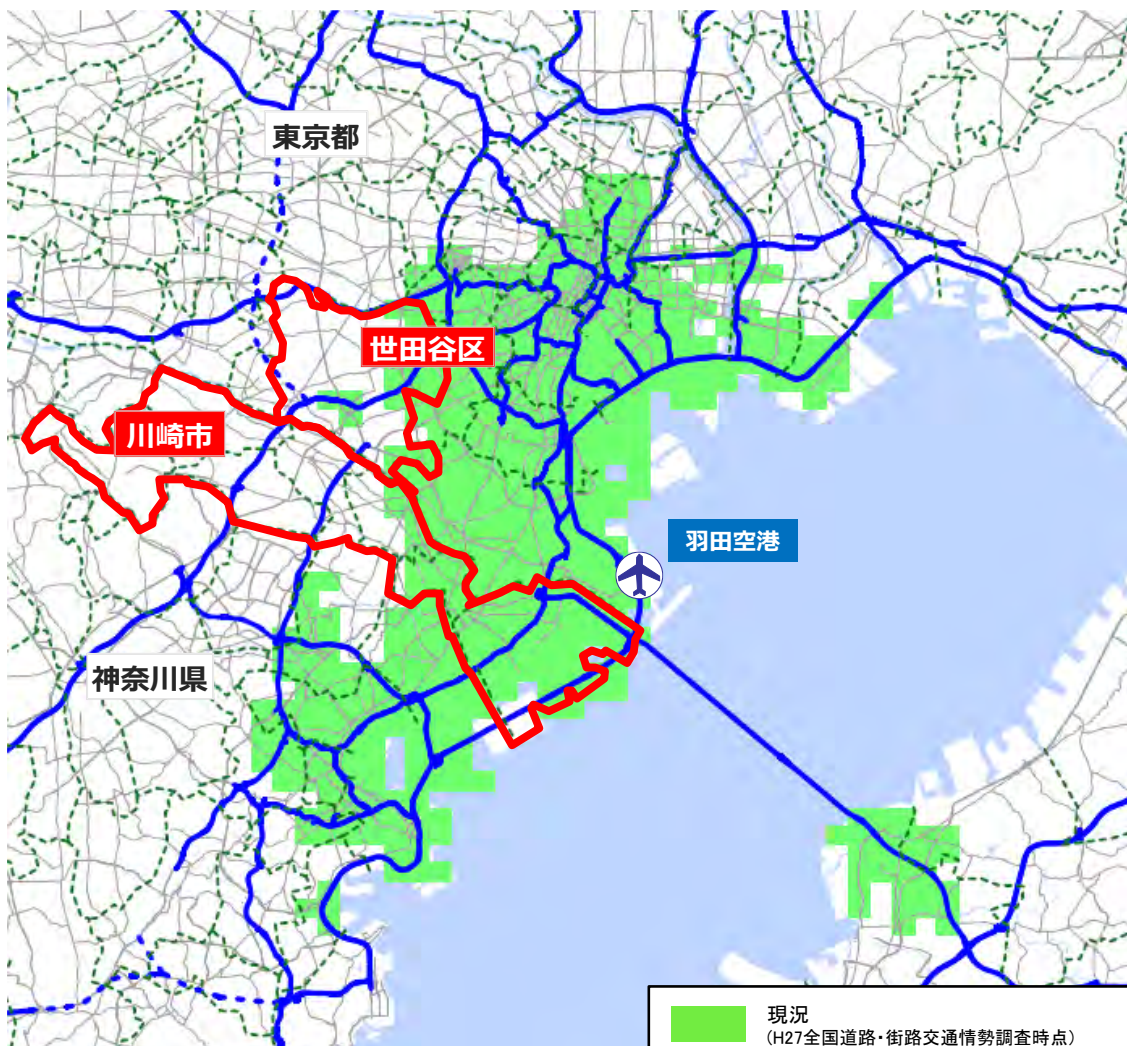
図 2-137 羽田空港(第3ターミナル)⇄大泉 JCT における定時性の確保割合 (R2)

(4) 30 分圏域

我が国の玄関口である羽田空港からの 30 分圏域は、川崎市では限定的となっていた。現状においては、川崎市の面積の約 4 割、人口の 3 割、世田谷区面積の約 3 割、人口の約 4 割をカバーしている。

表 2-49 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
H27 全国道路・街路交通情勢調査	-	面積及び人口は、平成 27 年国勢調査より引用し、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	・ 圏域算出時の速度は、H27 全国道路・街路交通情勢調査結果の混雑時旅行速度 ・ H27 全国道路・街路交通情勢調査結果に未掲載の路線は設計速度と設定 ・ 東京外環(関越～東名、東名～湾岸)と千葉外環(三郷南～高谷)は 80km/h、北西線は 60km/h の設計速度と設定
平成 27 年国勢調査	-	面積及び人口を算出	圏域内面積及び圏域内人口は、1km メッシュ単位で計測



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 2-138 羽田空港からの 30 分圏域の拡がり

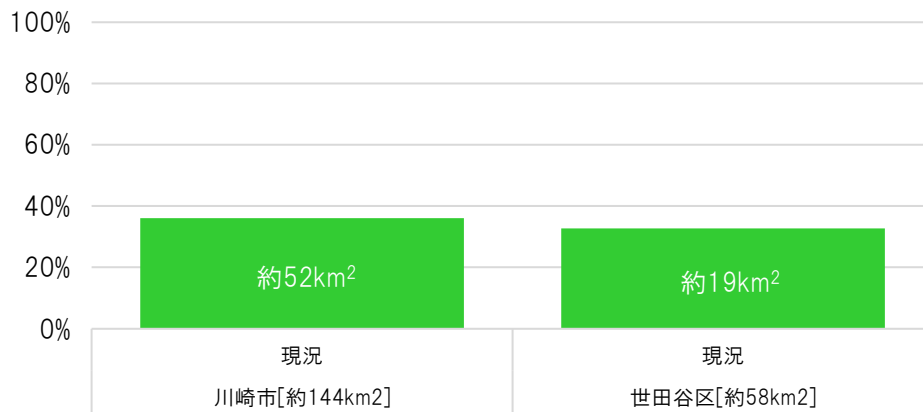


図 2-139 羽田空港からの 30 分圏域の拡がり(カバー面積)

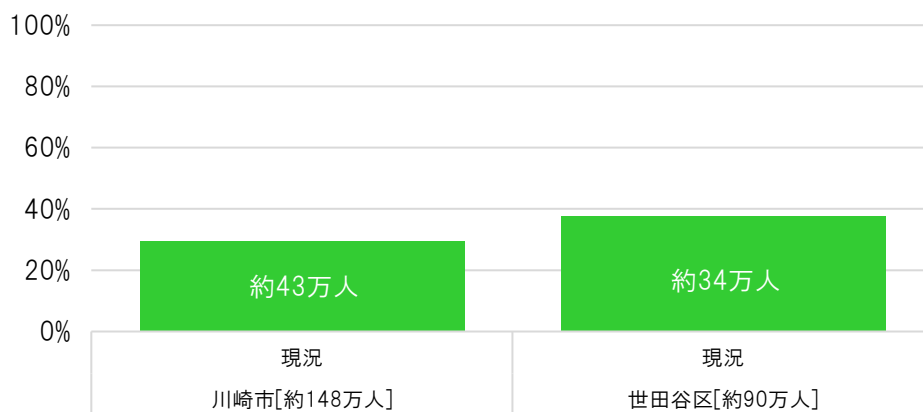


図 2-140 羽田空港からの 30 分圏域の拡がり(カバー人口)

4) 京浜港へのアクセス状況

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割となっていた。

表 2-50 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
平成30年度 コンテナ貨物流動調査	-	貨物量割合を算出	「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、城県、沖縄県): 26%を除く比率を図示



※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点
地図出典：NTTインフラネット株式会社の地図を基に作成

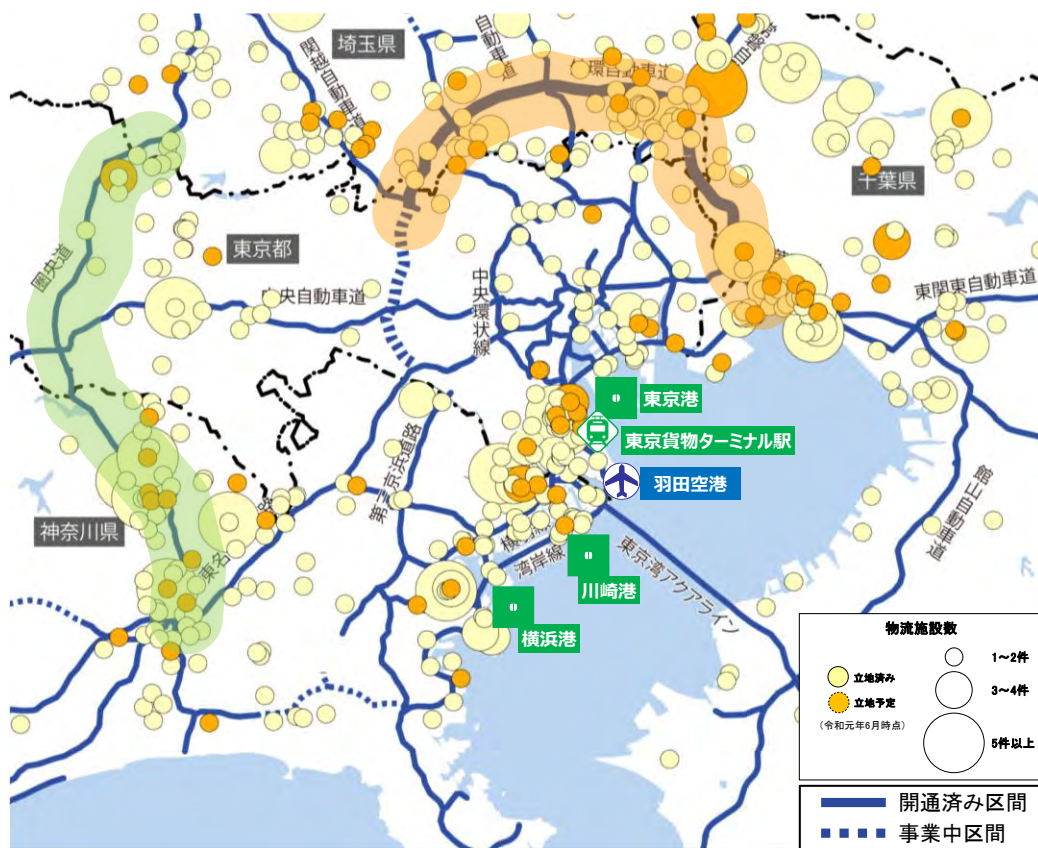
図 2-141 京浜港の長距離貨物(コンテナ貨物)輸送方面別の割合

5) 物流ネットワークの状況

H22 年～R 元年における外環道沿線に新規立地した物流施設は 100 件以上となっていた。また、圏央道の沿線地域（神奈川県、東京都）の工業地の地価は上昇傾向となっていた。

表 2-51 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
日本立地総覧 2014 年版～2019 年版、AERA、CBREオフィスジャパン誌、カーゴニュース、月刊ロジスティクス・ビジネス、月刊激流、週刊東洋経済、千葉日報、朝日新聞、日刊工業新聞、日刊自動車新聞、日経ビジネス、日経MJ、日経産業新聞、日経新聞、物流ニッポン、日刊 CARGO、物流不動産各社 HP	R1.6	R元年 6 月時点で立地済・立地予定を区分し、立地件数は、各拠点の立地住所をもとに近隣の拠点を集約して示す	外環沿線は外環道 10 分圏域を範囲とする
都道府県地価調査 (国土交通省)	H26、R1	圏央道沿線の工業地の地価を算出	・ 圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する東京都(5 市町)、神奈川県(6 市町)を集計 ・ その他自治体は各都県の合計から「圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する東京都(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)



※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点
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 2-142 企業立地状況(H22 以降)



図 2-143 外環道沿線に立地する物流施設の増加

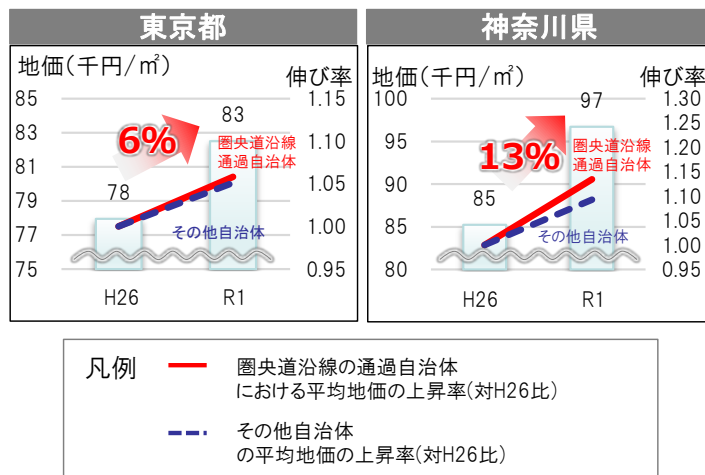


図 2-144 圏央道沿線の工業地の地価の推移

6) 観光の状況

主要な観光スポットは下記の通りとなっていた。

表 2-52 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
「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	-	-	-



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

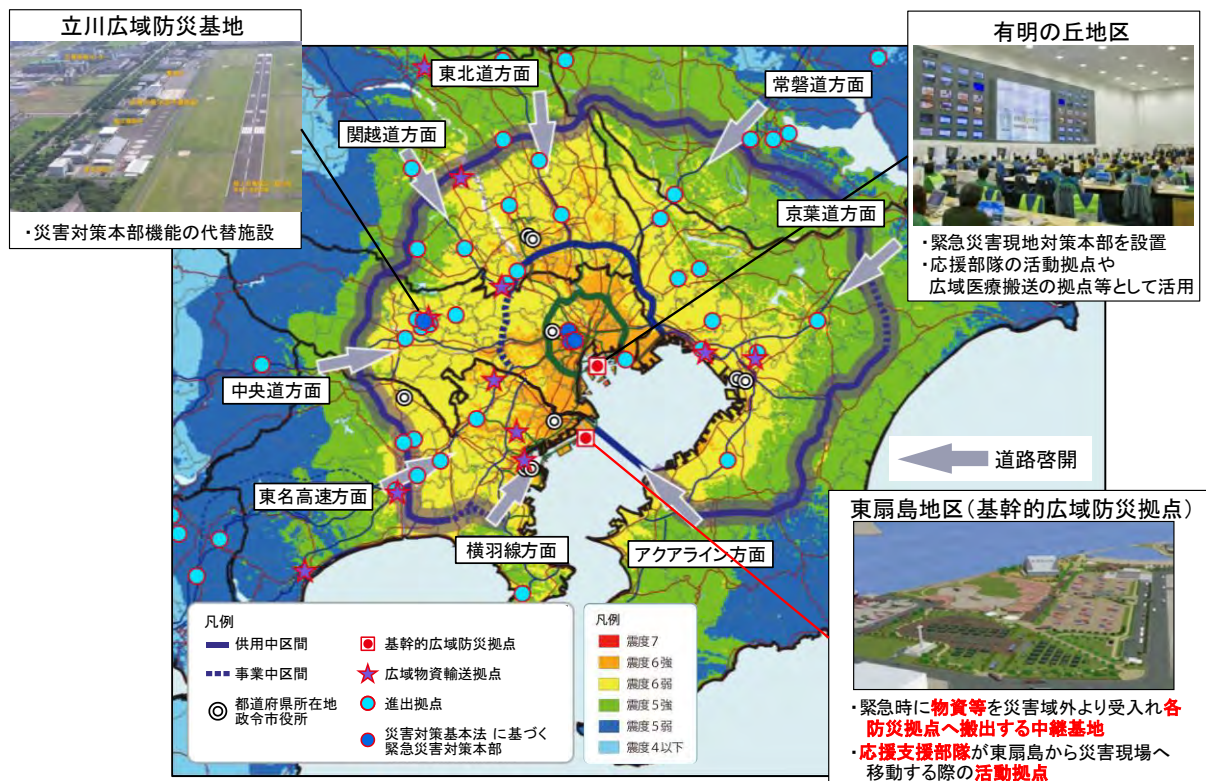
図 2-145 主要な観光スポット

7) 災害脆弱性の状況

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、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した(八方向作戦)。

表 2-53 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	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)	-	-	M7 は、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心南部直下地震の震度として、東京都区部南部を震源とした場合の想定最大深度



※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

図 2-146 首都圏における防災・物資輸送拠点

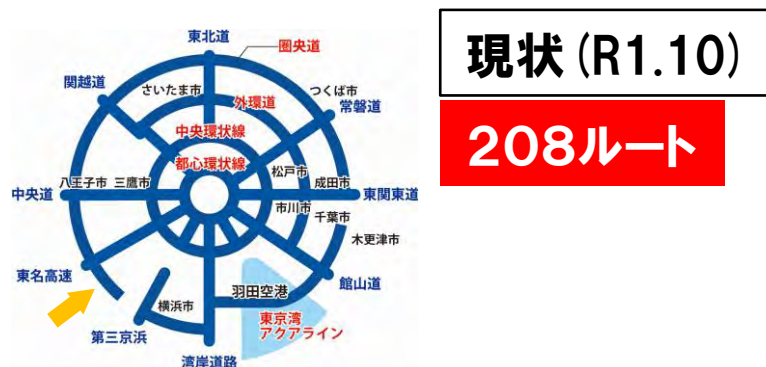


図 2-147 3 環状 9 放射ネットワークによる選択経路数

(2) 地域的な交通状況の変化の把握

1) 幹線道路ネットワーク状況断面交通量

(7) 断面交通量

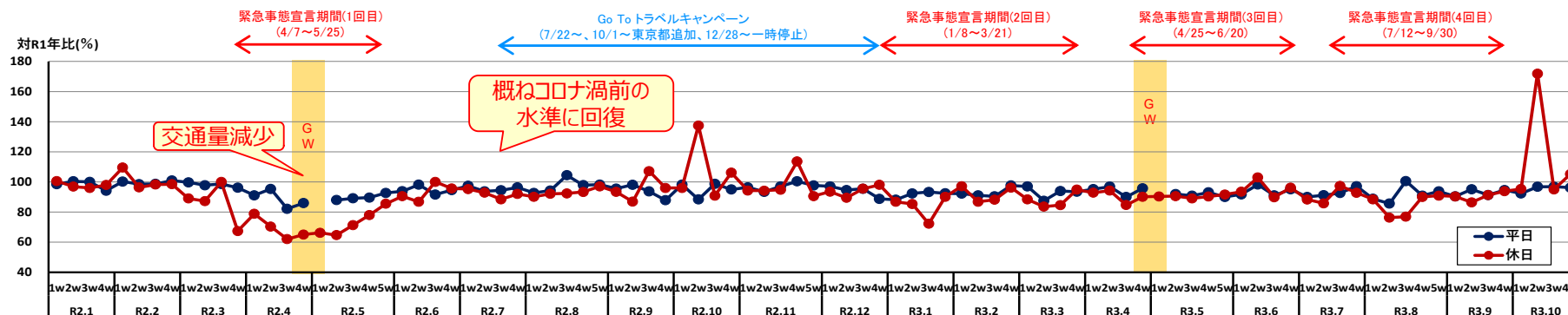
コロナ禍における東京南西部周辺路線の交通状況について交通量を算出した。

表 2-54 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
トラカンデータ	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～10 月	1 週間ごとの車種別平 休日平均交通量を算出	・ 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)、2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水) ・ 緊急事態宣言 1 回目:2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、 2 回目:2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、 3 回目:2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日) ・ GoToトラベル:2020 年 7 月 22 日(水)～、東京追加:2020 年 10 月 1 日(木)～、 一時停止:2020 年 12 月 28 日(月) ・ R2.5.1w&R3.5.1w は 2019 年の 5 月の 1 週が GW により平日が存在しないため、 比較できず、空白となっている

A) 環状八号線（東名～第三京浜）

緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に交通量が大きく減少し、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復。



※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)、2021年は5月1日(土)～5月5日(水)とする。

緊急事態宣言1回目: 2020年4月7日(火)～5月25日(月)、2回目: 2021年1月8日(金)～3月21日(日)、3回目: 2021年4月25日(日)～6月20日(日)

※R2.5.1w & R3.5.1wは2019年の5月の1週がGWにより平日が存在しないため、比較できず、空白となっている。

図 2-148 東京南西部周辺路線の交通状況 交通量【環状八号線(東名～第三京浜)】

B) 国道 409 号（第三京浜～国道 1 号）

緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に交通量が大きく減少し、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復。

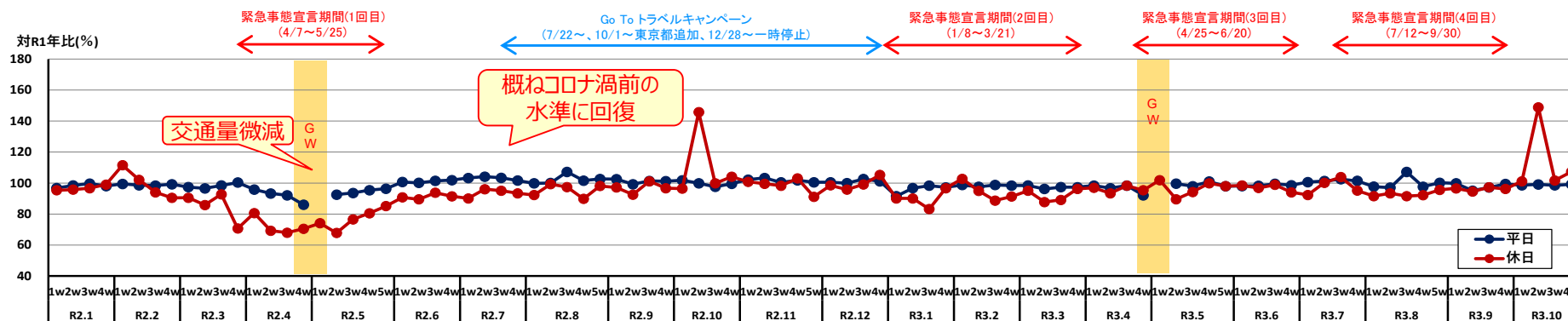


図 2-149 東京南西部周辺路線の交通状況 交通量【国道 409 号線(第三京浜～国道 1 号)】

(イ) 区間別旅行速度（平均・ピーク）

コロナ禍における東京南西部周辺路線の交通状況について区間別旅行速度を算出した。

表 2-55 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 1-1、様式 2-1)	2019 年 1 月～12 月 2020 年 1 月～12 月 2021 年 1 月～6 月	1 週間ごとの 車種別平休日 平均交通 量を算出	- 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)、2021 年は 5 月 1 日(土)～5 月 5 日(水) - 緊急事態宣言 1 回目: 2020 年 4 月 7 日(火)～5 月 25 日(月)、 2 回目: 2021 年 1 月 8 日(金)～3 月 21 日(日)、 3 回目: 2021 年 4 月 25 日(日)～6 月 20 日(日) - GoTo トラベル: 2020 年 7 月 22 日(水)～、東京追加: 2020 年 10 月 1 日(木)～、 一時停止: 2020 年 12 月 28 日(月) - R2.5.1w&R3.5.1w は 2019 年の 5 月の 1 週が GW により平日が存在しないため、比較できず、空白となっている

A) 環状八号線（東名～第三京浜）

緊急事態宣言期間（1 回目：令和 2 年 4 月 7 日～5 月 25 日）に旅行速度は向上、令和 2 年 9 月以降、2019 年比の 100%程度まで回復した。

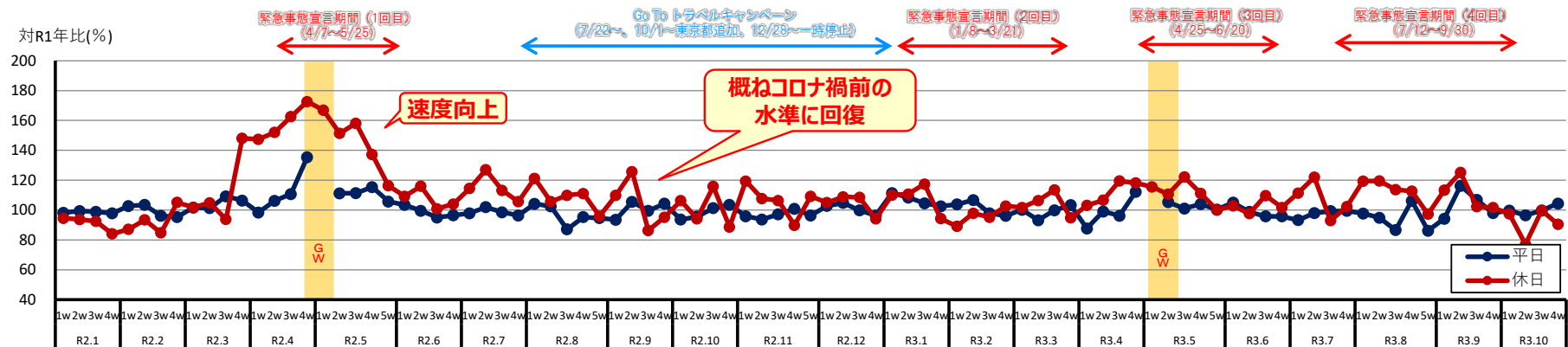


図 2-150 東京南西部周辺路線の交通状況 旅行速度【環状八号線(東名～第三京浜)】

B) 国道 409 号（第三京浜～国道 1 号）

緊急事態宣言期間（1 回目：令和 2 年 4 月 7 日～5 月 25 日）に旅行速度は向上、令和 2 年 9 月以降、2019 年比の 100%程度まで回復した。

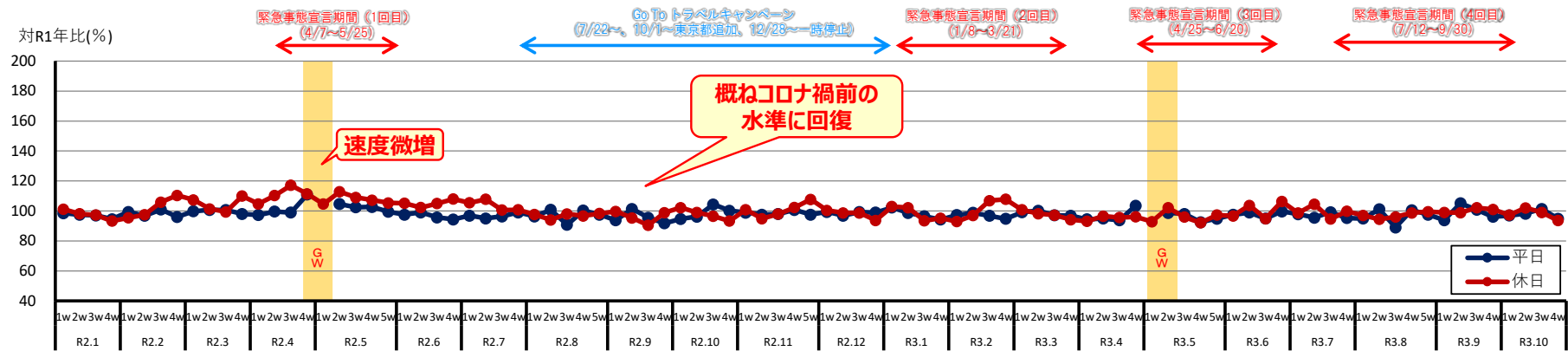


図 2-151 東京南西部周辺路線の交通状況 旅行速度【国道 409 号線(第三京浜～国道 1 号)】

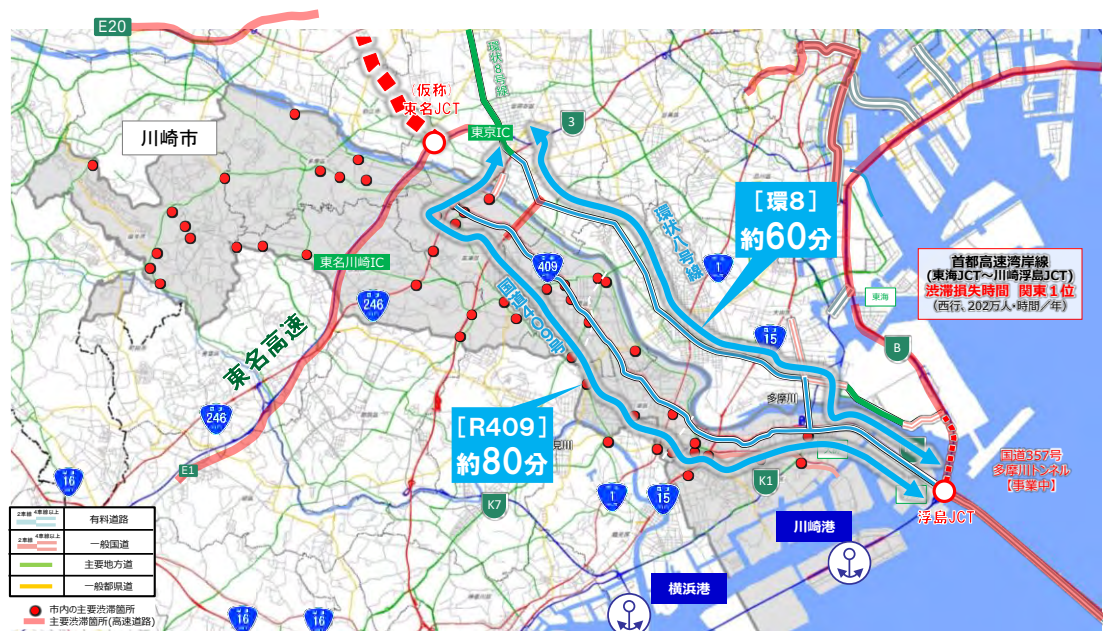
(ウ) 拠点間の所要時間

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 分となっている。

過年度は、H27 道路交通センサスを用いた算出結果として、環八経由で約 60 分、国道 409 号経由で約 80 分であるが、使用データが異なること、過年度は混雑時を用いていることから参考値とする。

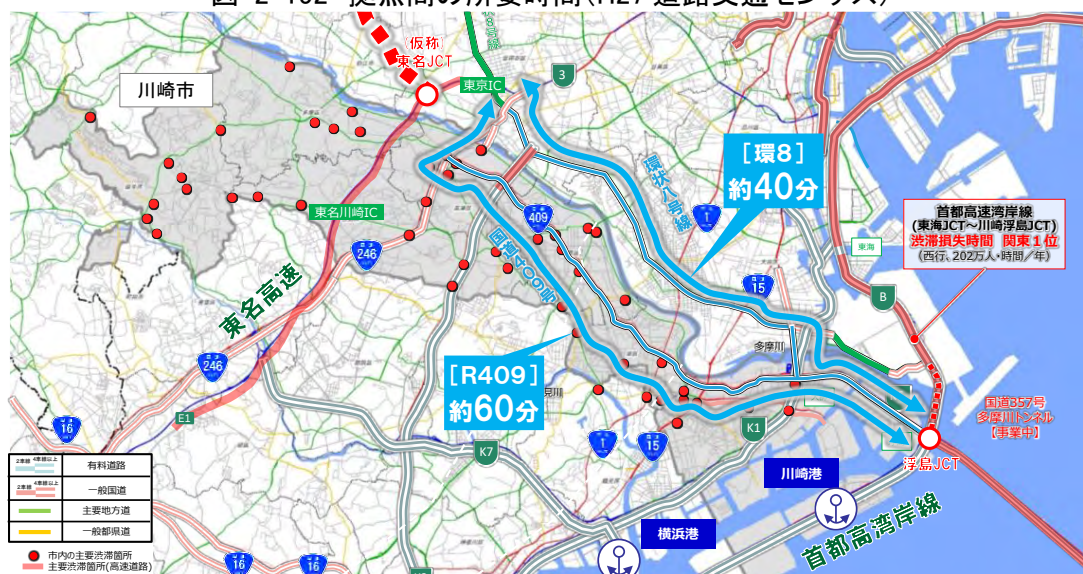
表 2-56 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
H27 全国道路・ 街路交通情勢調査結果	—	混雑時平均旅行速度より算出	—
ETC2.0 データ (様式 2-2)	R2.9~11	平日 24 時間を対象として算出	—



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成
出典：H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-152 拠点間の所要時間(H27 道路交通センサス)



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

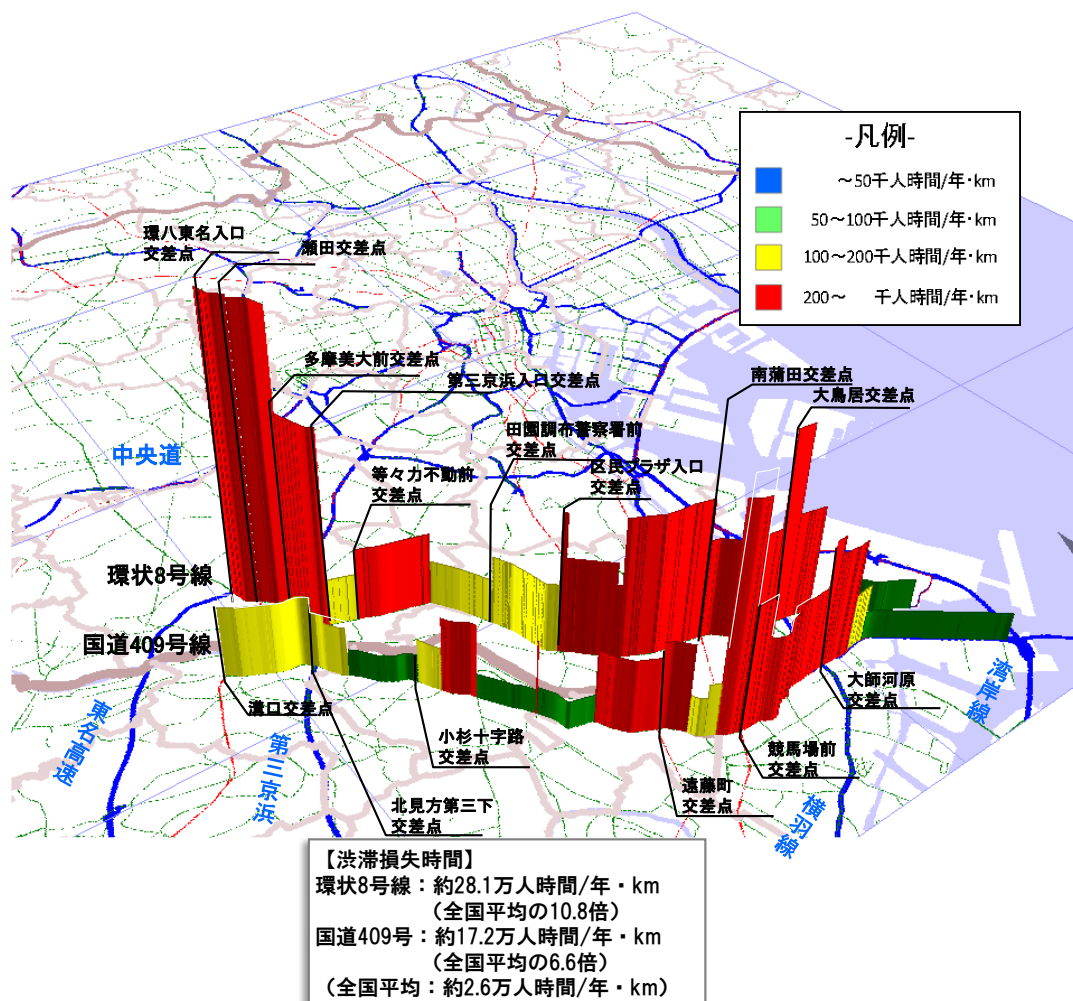
図 2-153 拠点間の所要時間(R2)

2) 幹線道路の渋滞状況

環状 8 号線、国道 409 号の渋滞損失時間は H31/R1 年では全国平均の約 7～11 倍、R2 年では約 7～10 倍と、R2 年は H31/R1 年と比べて、ほぼ同等の値となっている。

表 2-57 使用データ

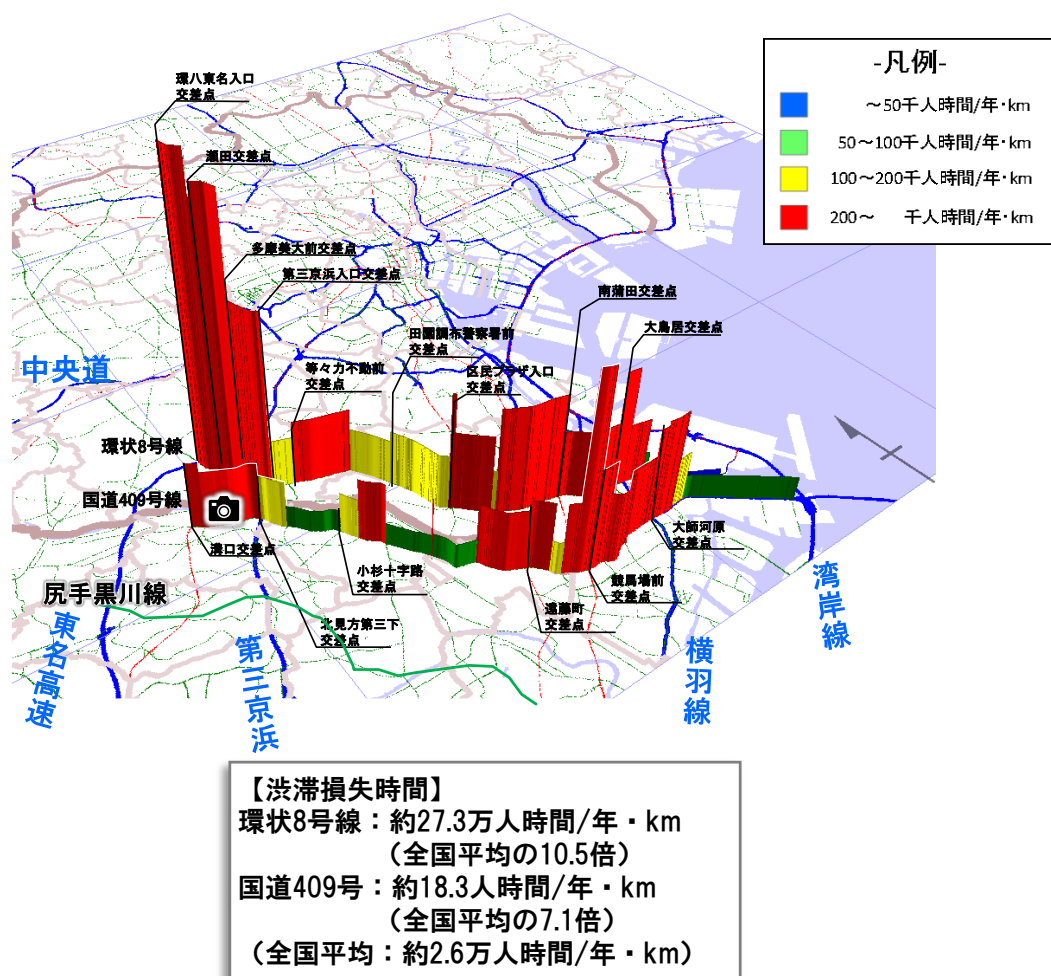
データ諸元	対象期間	条件	備考
H27 全国道路・ 街路交通情勢調査結果	-	交差点間等の 区間別に渋滞 損失時間を算 定	-
ETC2.0 データ(様式 2-2)	H31.4～R1.6(平日) R2.9～11(平日)		R2 年は ETC2.0 の取 得サンプルが増加(発 話型データを 100%取 り込み開始後)



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

出典：H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-154 周辺道路(環状 8 号線・国道 409 号)の渋滞損失時間(H31/R1)



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-155 周辺道路(環状8号線・国道409号)の渋滞損失時間(R2)



画像出典：自社で撮影

図 2-156 瀬田交差点交通写真

3) 幹線道路の交通事故の状況

国道 409 号・環状 8 号線において、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。

また、高速利用割合は、H30 年では、国道 409 号は約 4 割、環状八号線が約 6 割、R2 年では国道 409 号は約 3 割、環状八号線が約 6 割と同等の値になっていた。

さらに、速度と追突事故の関係では、低速の範囲において速度が低いほど事故件数が多い傾向に大きな変化は見られない。

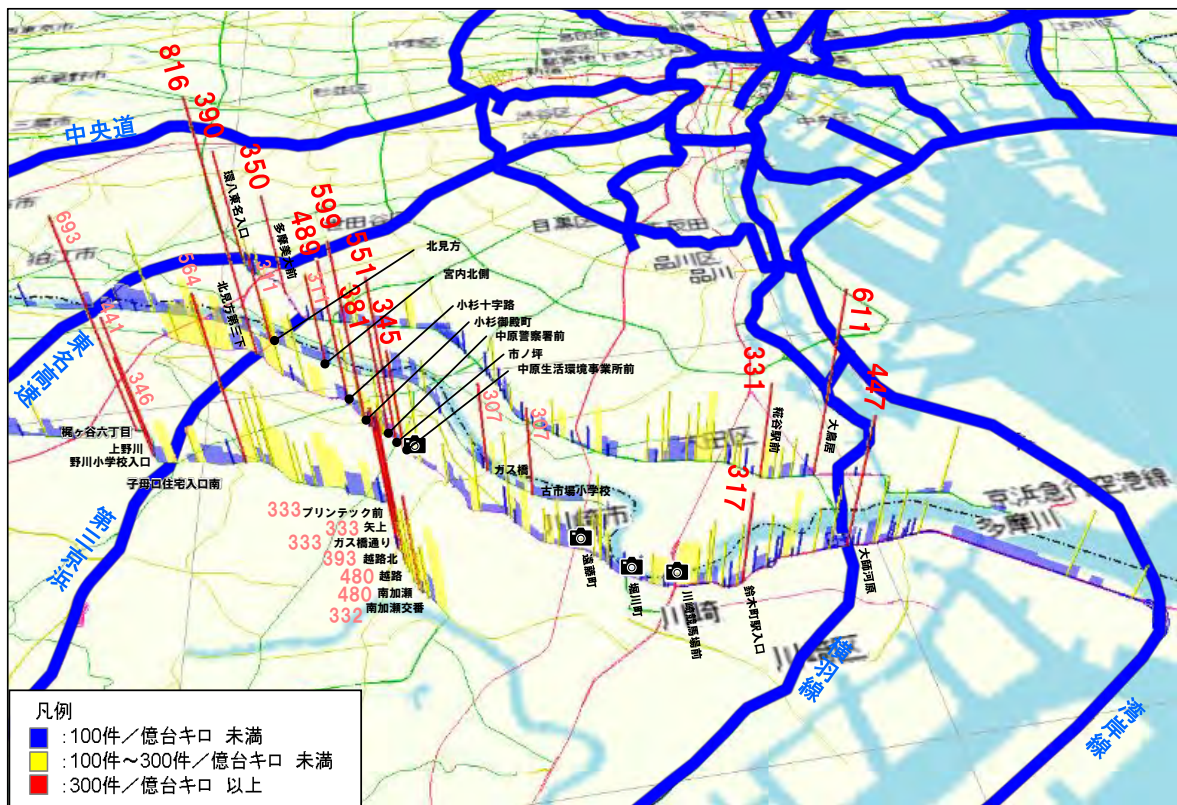
表 2-58 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ITARDA(死傷事故件数)	H27～H31/R1	- 環状 8 号線、国道 409 号の死傷事故率を算出 - 環状 8 号線、国道 409 号の事故類型を算出	—
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	—	国道 409 号の事故類型、混雑時上下平均旅行速度を算出	—
商用車プローブデータ	H30.9 (平日)	東名～第三京浜間の計測断面を通過した大型車両を対象に、計測断面前後において高速利用の有無を判定	—
ETC2.0 データ (様式 2-1)	R2.9～11 (平日)	東名～第三京浜間の計測断面を通過した大型車両を対象に、計測断面前後において環八沿線での高速利用の有無を判定	R2 年は ETC2.0 の取得サンプルが増加(発話型データを 100%取り込み開始後)



画像出典：自社で撮影

図 2-157 遠藤町・堀川町交差点付近



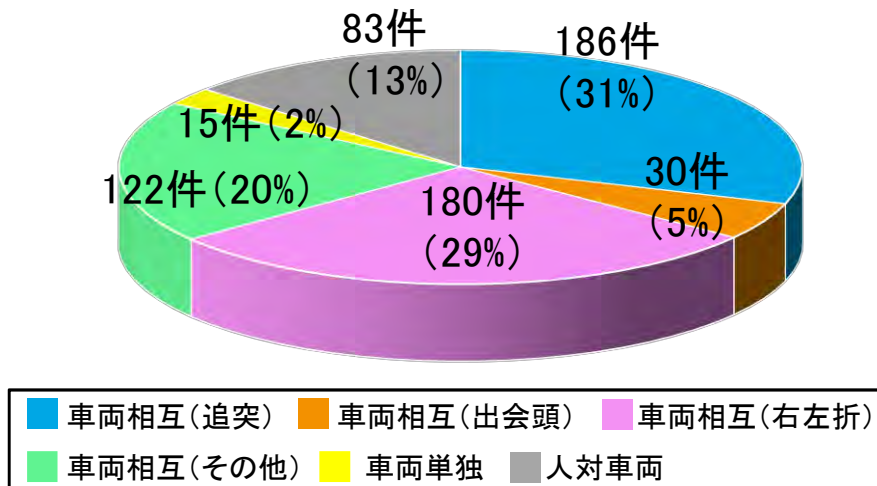
地図出典 : DRM データ（発注者貸与）を基に作成
出典 : H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-158 環状 8 号線、国道 409 号の死傷事故率(H27~H30)



地図出典 : DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-159 環状 8 号線、国道 409 号の死傷事故率(H28~H31/R1)



出典：H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-160 国道 409 号の事故類型(H27~H30)

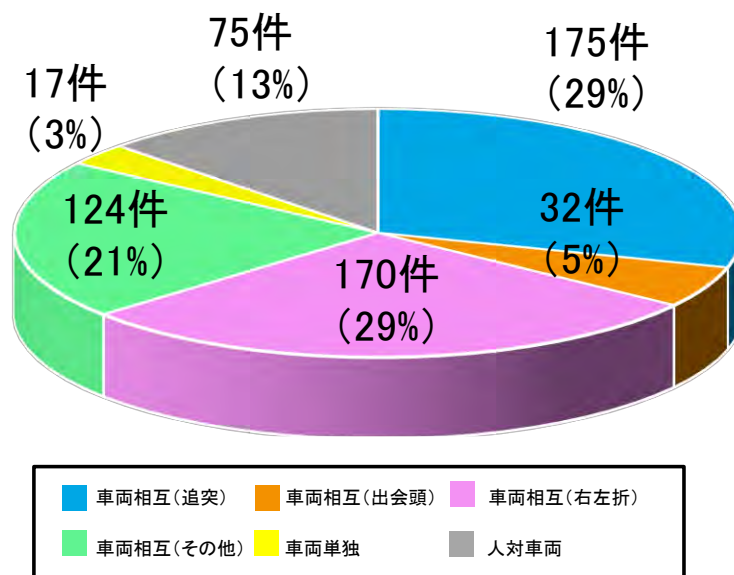
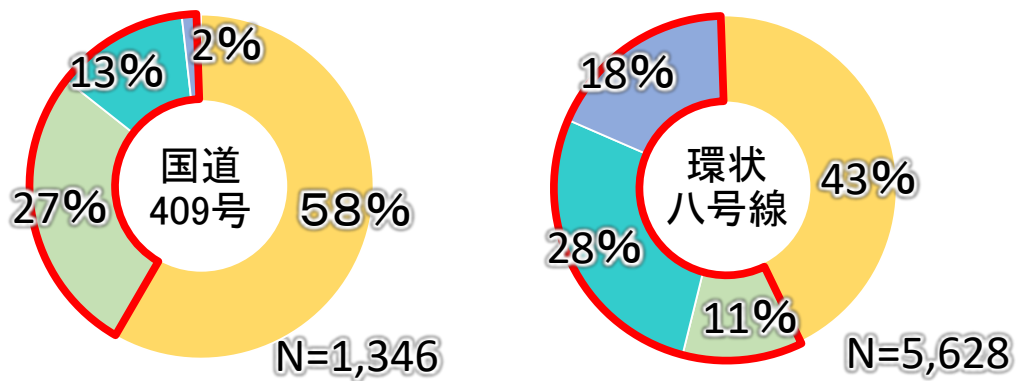
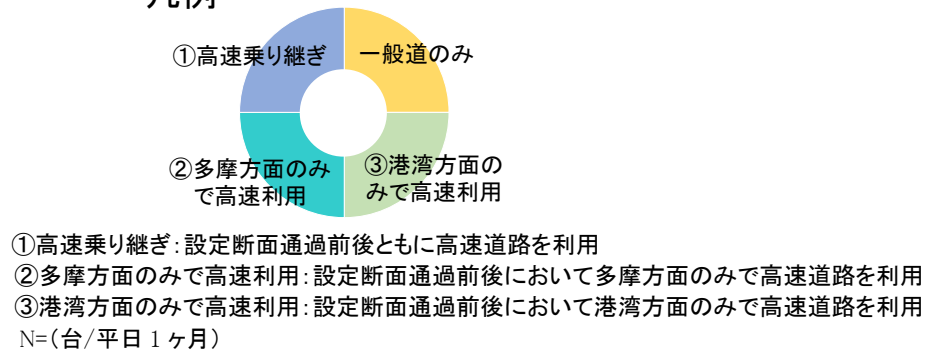


図 2-161 国道 409 号の事故類型(H28~H31/R1)

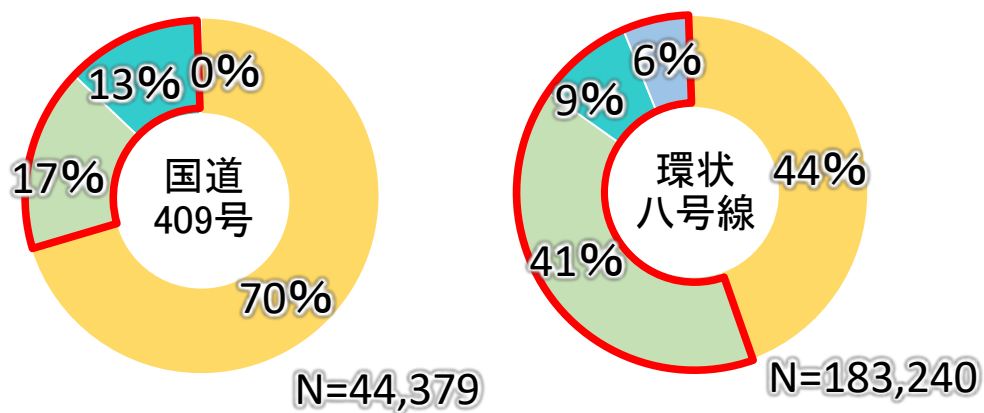


凡例



出典：H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-162 国道 409 号・環状八号線の高速利用割合 (H30)



【凡例】

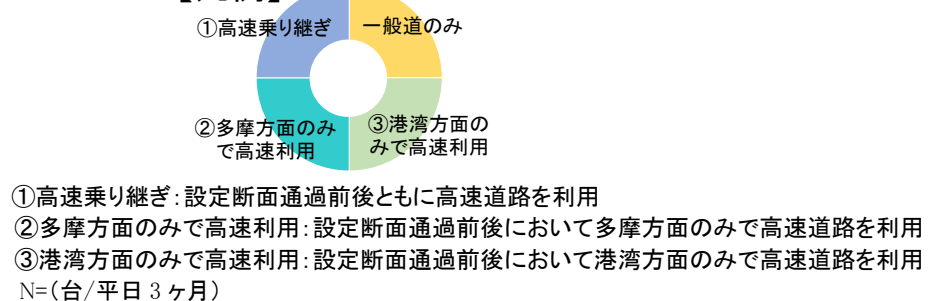
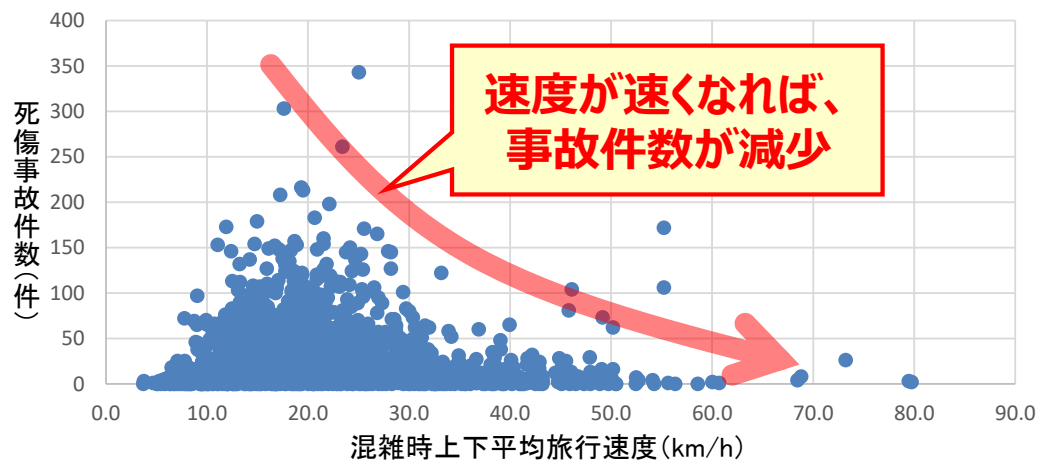


図 2-163 国道 409 号・環状八号線の高速利用割合 (R2)



出典：H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-164 追突事故件数と混雑時上下平均旅行速度の対応 (H27～H30)

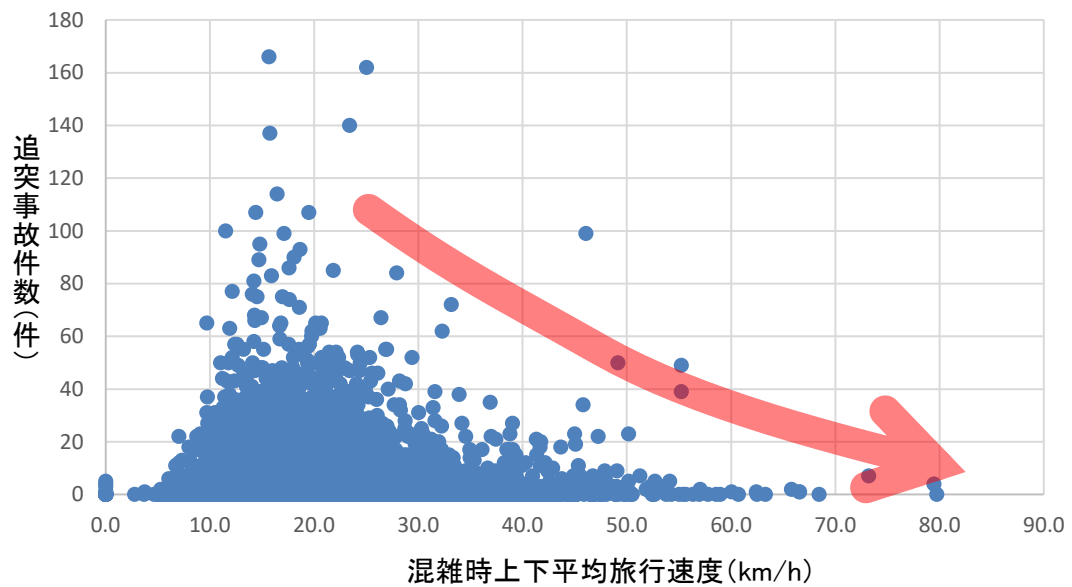


図 2-165 追突事故件数と混雑時上下平均旅行速度の対応 (H28～H31/R1)

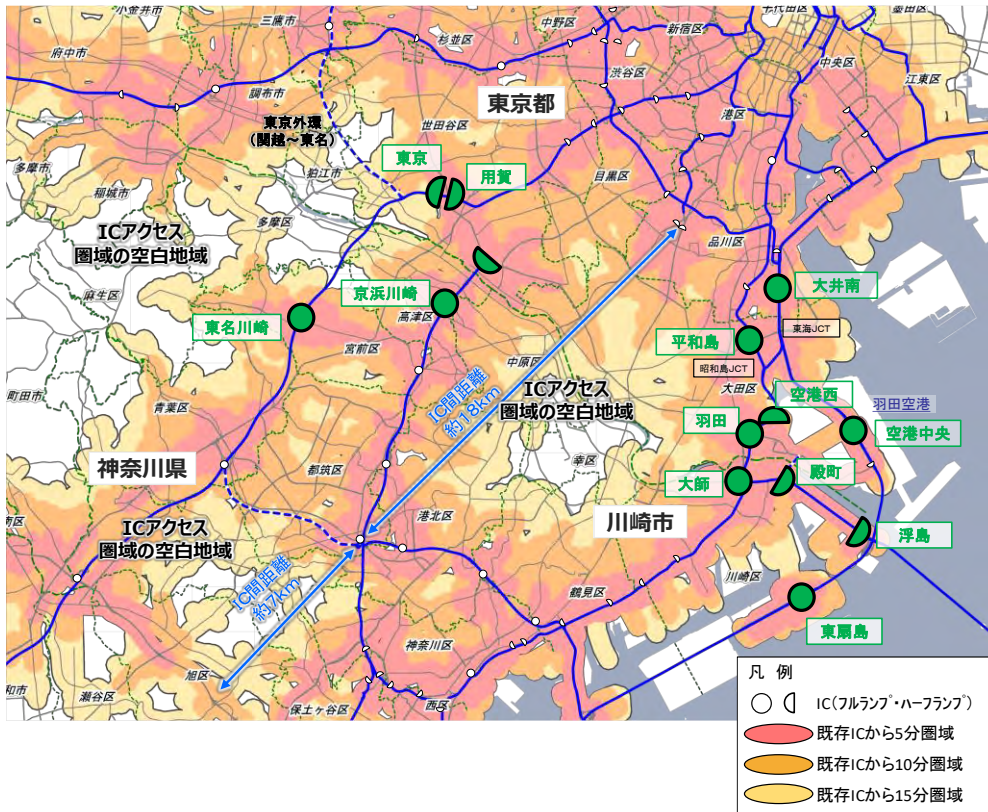
4) 高速道路の利用状況

R2 年は H31/R1 年と比べて、東京区部南西部や川崎市における高速道路へのアクセス圏域で大きな違いは見られない。

また、環状 8 号線（東名入口～第三京浜入口）を通過する車両は H31/R1 年 R2 年ともに約 6 割は高速道路の乗り継ぎ交通であり、R2 年は H31/R1 と比べて同様の乗継交通割合となっている。

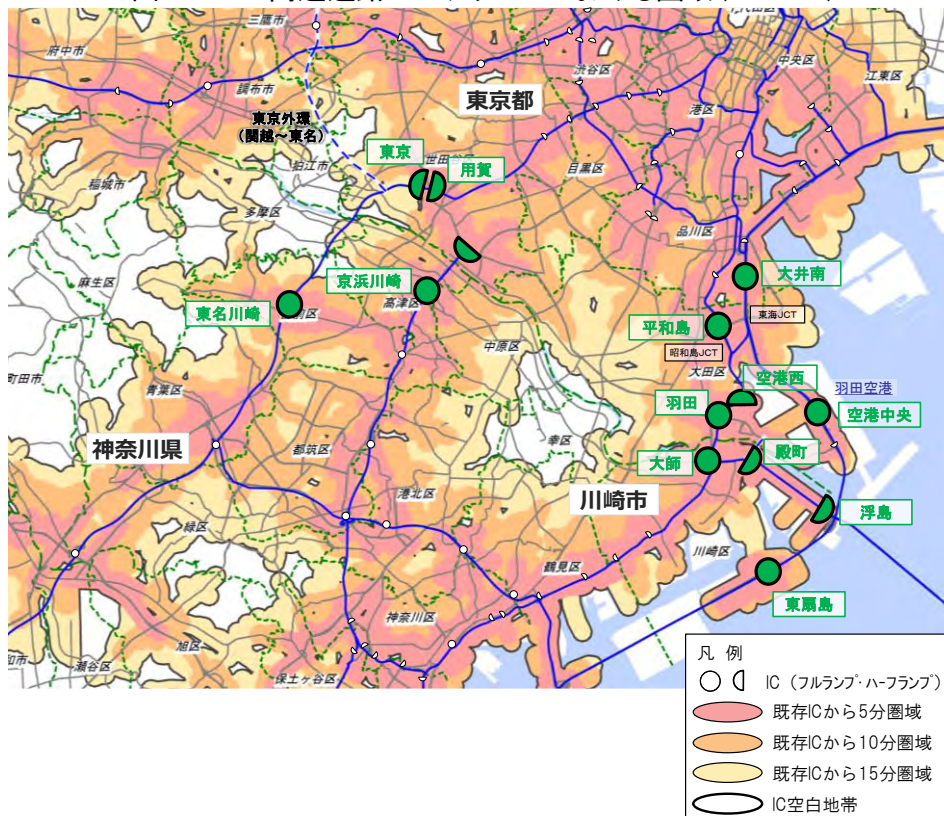
表 2-59 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	H31.4～R1.6 R2.9～11	・ 昼間平均速度を用いて、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 ・ 集計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	ETC2.0 データのない路線は、10km/h と想定 R2 年は ETC2.0 の取得サンプルが増加(発話型データを 100%取り込み開始後)
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	—	日断面交通量	—



※図面上の道路ネットワークは、令和元年度末時点
 地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成
 出典：H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-166 高速道路へのアクセスにおける圏域 (H31/R1)



※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点
 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 2-167 高速道路へのアクセスにおける圏域 (R2)

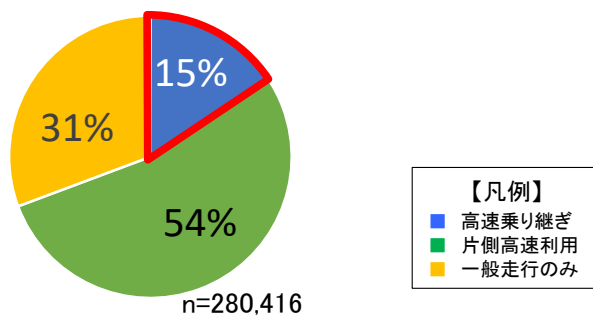


図 2-168 外環道外側の交通量と乗り継ぎルート



画像出典：自社で撮影

図 2-169 瀬田交差点付近の状況



出典：H31 東京南西部整備効果検討業務

図 2-170 外環道外側の乗り継ぎ割合 (H31/R1)

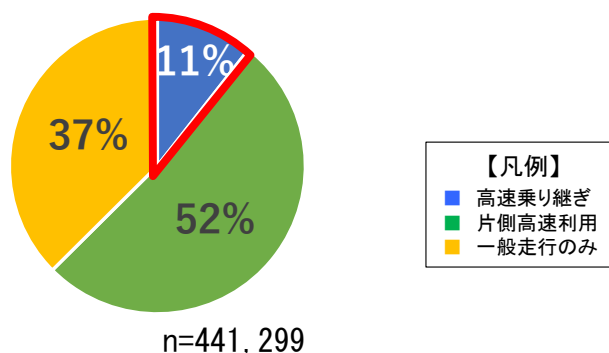


図 2-171 外環道外側の乗り継ぎ割合 (R2)

5) 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。

なお、生活道路の抜け道利用状況は、データの制約上から H31 年度との比較が困難であるため、本業務では R2 年度に実施した分析結果との比較から整理するものとする。

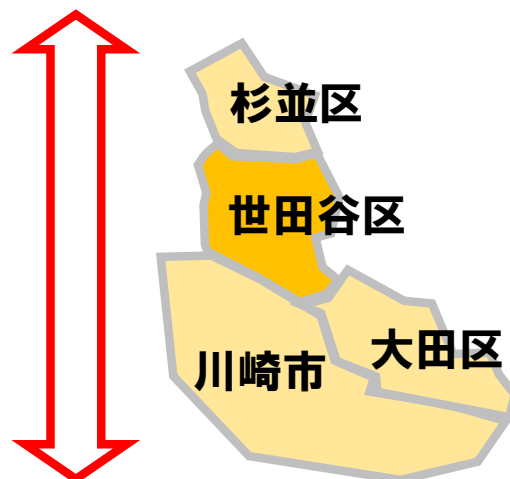
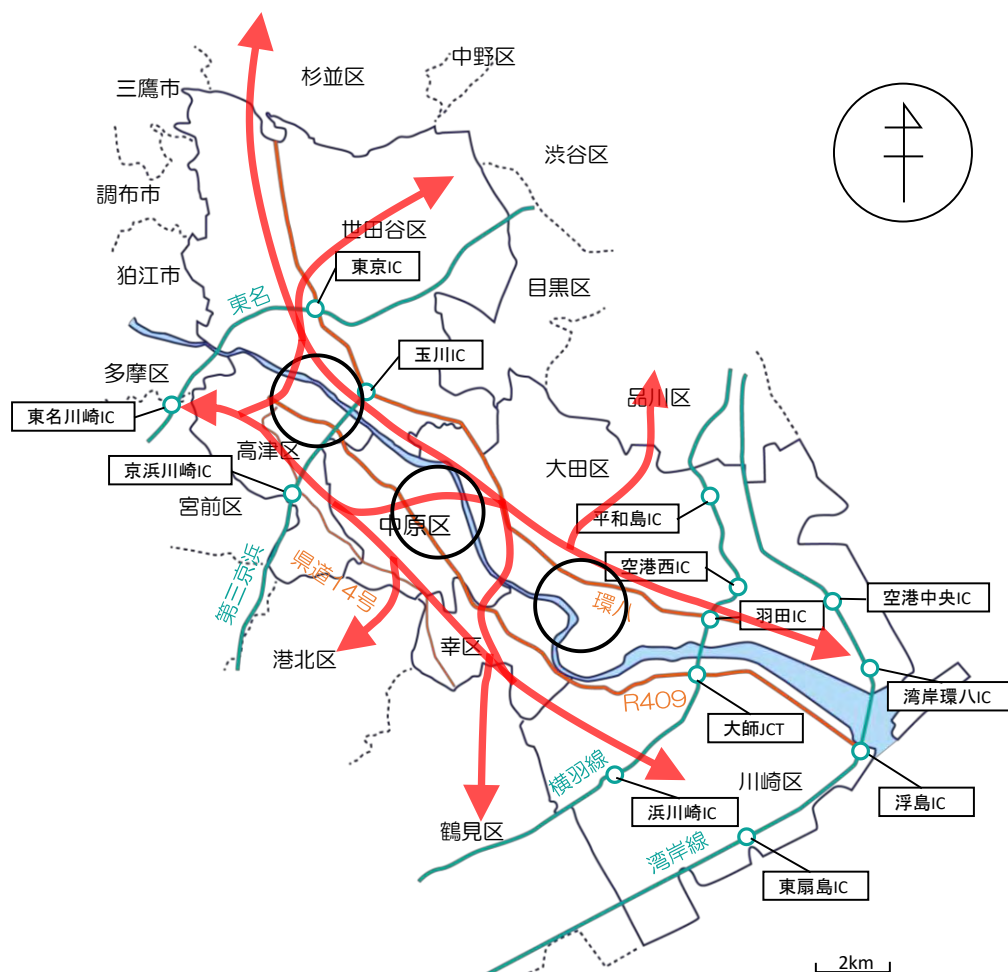


図 2-172 世田谷区の外々交通



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-173 東京南西部エリアにおける外々交通

表 2-60 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

(7) 各地域の道路ネットワーク状況

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。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-174 世田谷区の道路ネットワーク図

表 2-61 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 2-175 太田区の道路ネットワーク図

表 2-62 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 2-176 中原区の道路ネットワーク図

表 2-63 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 2-177 中原区の道路ネットワーク図

表 2-64 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%

(イ) 通過交通流入状況・幹線道路との関係

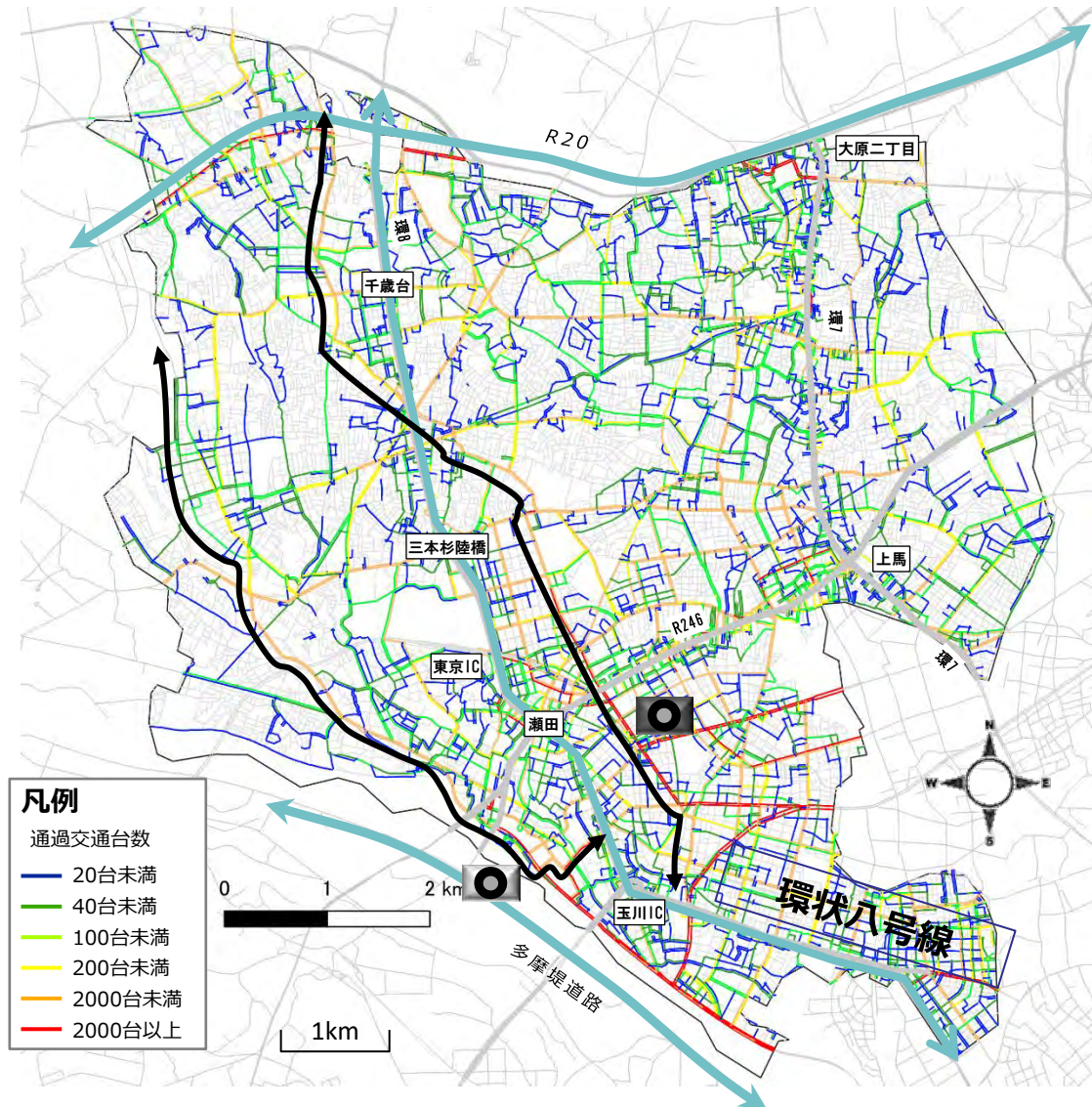
各区において、外々交通(当該エリアに用事のない交通)のうち、外環(東名～湾岸)と並行する方向に通過する車両を通過交通と定義し、リンクごとの台数を整理した。

表 2-65 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ(様式 5-1) を元に全道路マップマッ チングさせたデータ	2021 年 4 月 (平日)	H27 全国道路・街路交通情 勢調査結果の 24 時間交通 量とセンサス区間を掛けた ものを ETC2.0 走行台キロ (対象日数)で割って算出し た拡大係数で台数を拡大し て交通の推計を算出	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	—		—

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見られた。



※主な抜け道利用交通を⇄で示す（但し、一部都道も含む）

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-178 世田谷区の道路ネットワーク図

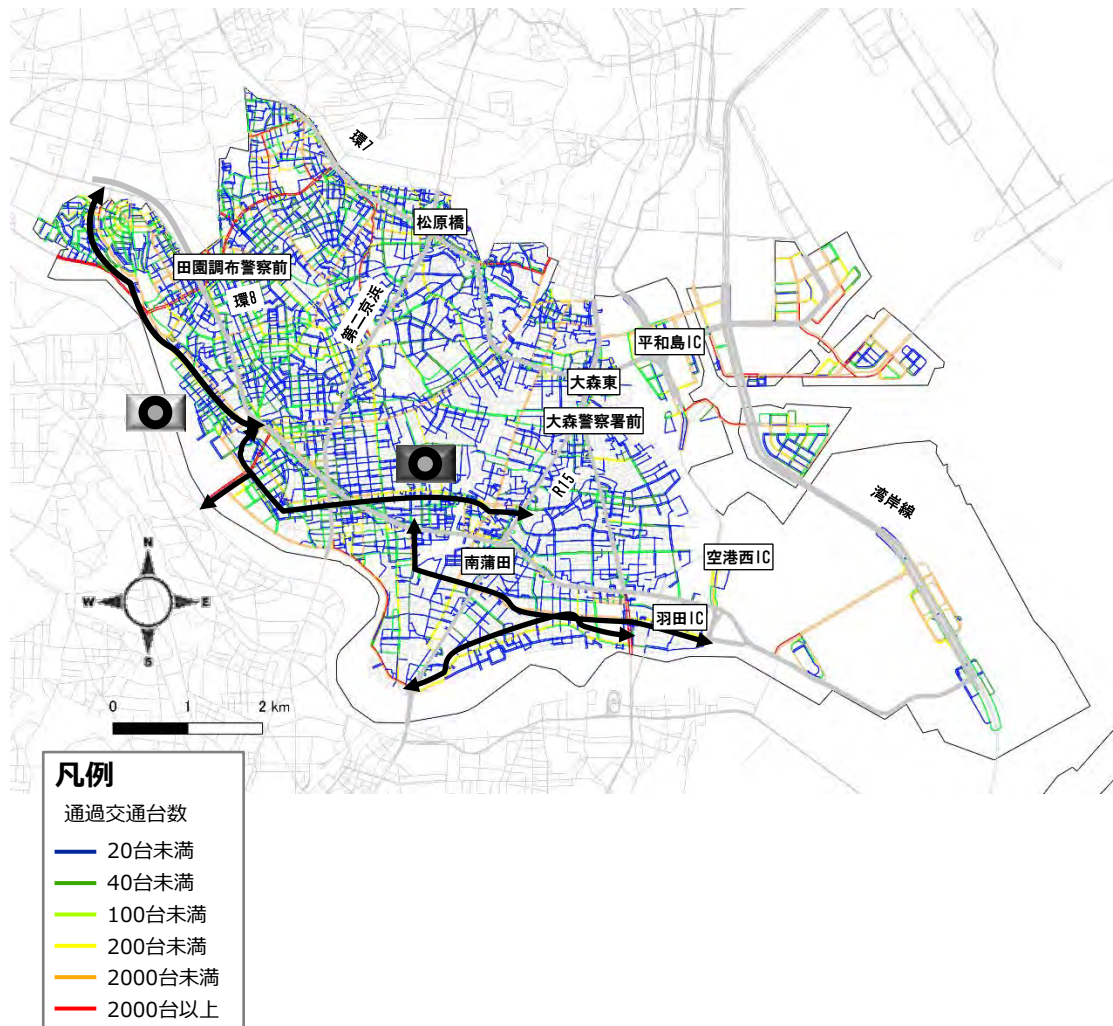


出典：R2東京南西部整備効果検討業務

図 2-179 世田谷区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

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）

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-180 太田区の道路ネットワーク図

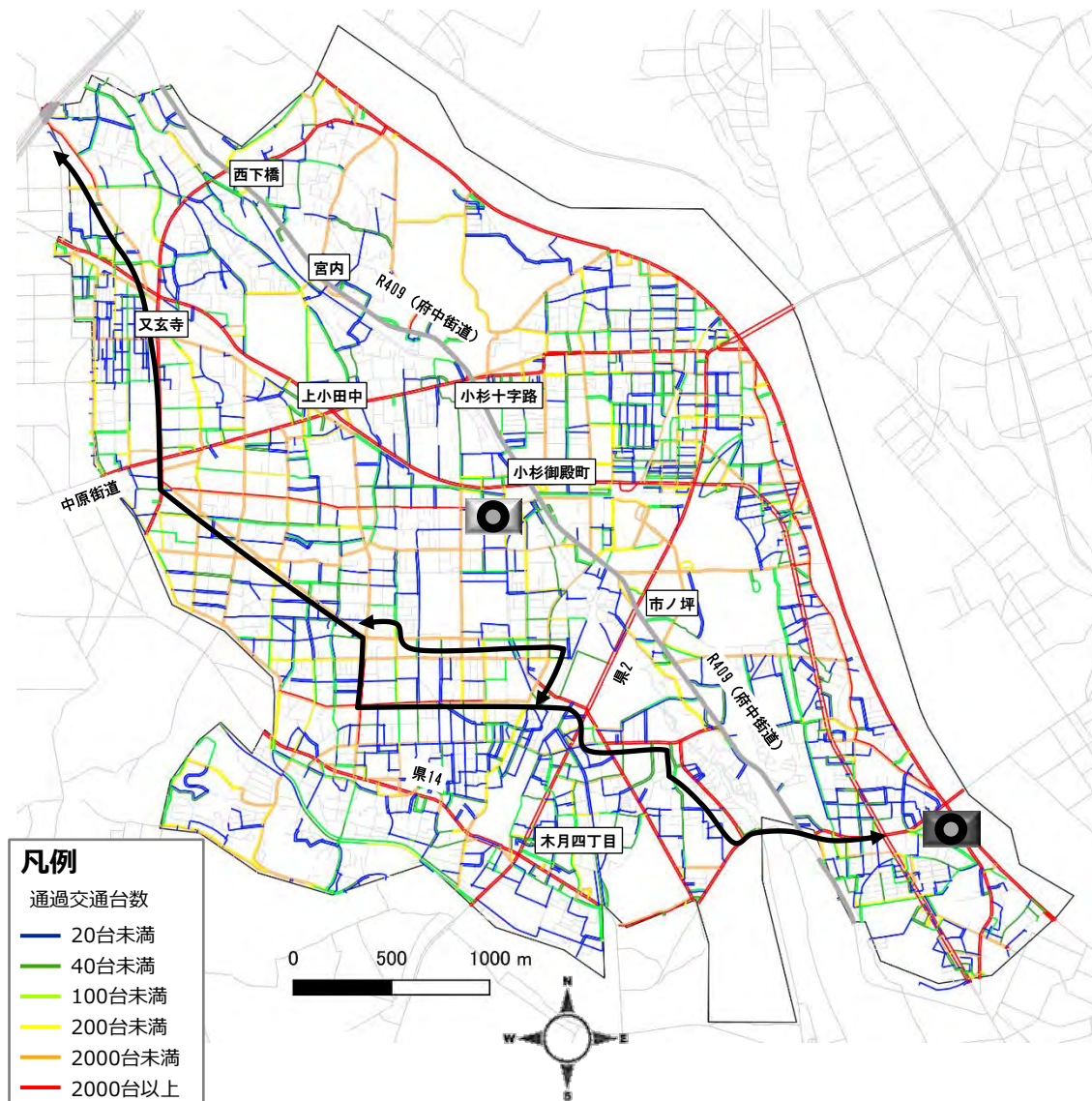


出典：R2東京南西部整備効果検討業務

図 2-181 太田区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

C) 中原区

多摩川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見られた。



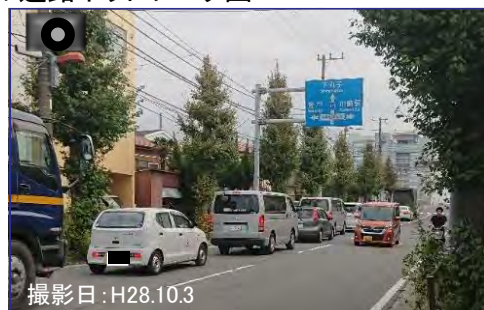
※主な抜け道利用交通を⇔で示す（但し、一部都道も含む）

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-182 中原区の道路ネットワーク図



撮影日：H28.10.3



撮影日：H28.10.3

出典：R2東京南西部整備効果検討業務

図 2-183 中原区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

D) 幸区

多摩川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見られた。

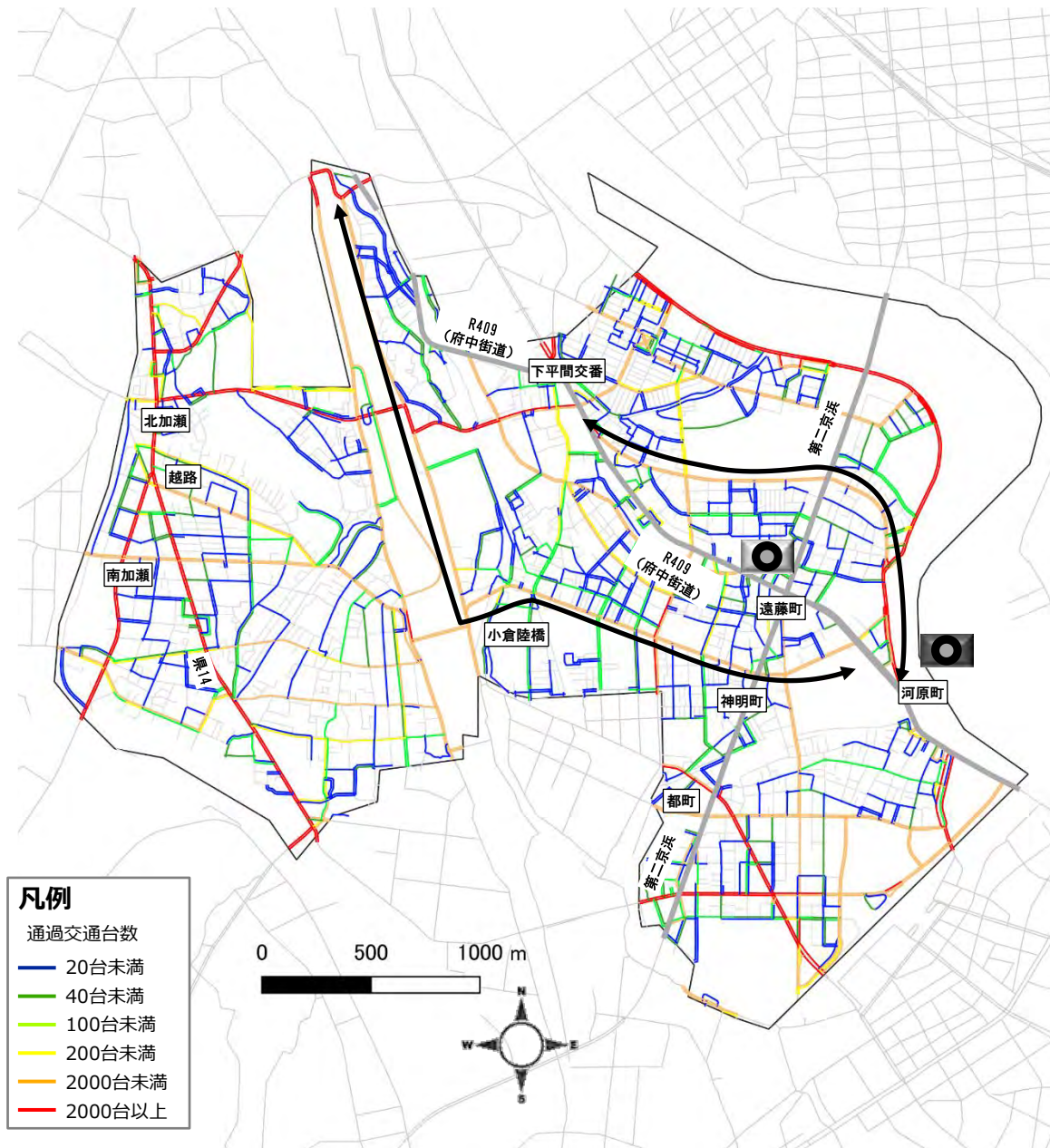


図 2-184 幸区の道路ネットワーク図



出典：R2東京南西部整備効果検討業務

図 2-185 幸区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

(I) 抜け道利用と歩道・通学路等の関係性

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、世田谷区における通過台数と生活道路における歩行者事故、子ども事故の発生状況について整理した。

なお、2021 年は ETC2.0 データにおいて新たに生活道路を含めたデータ提供を開始したことを受けて、分析対象期間を 4 月として実施した。そのため、分析対象期間における社会的背景が異なることから、比較において留意が必要である。

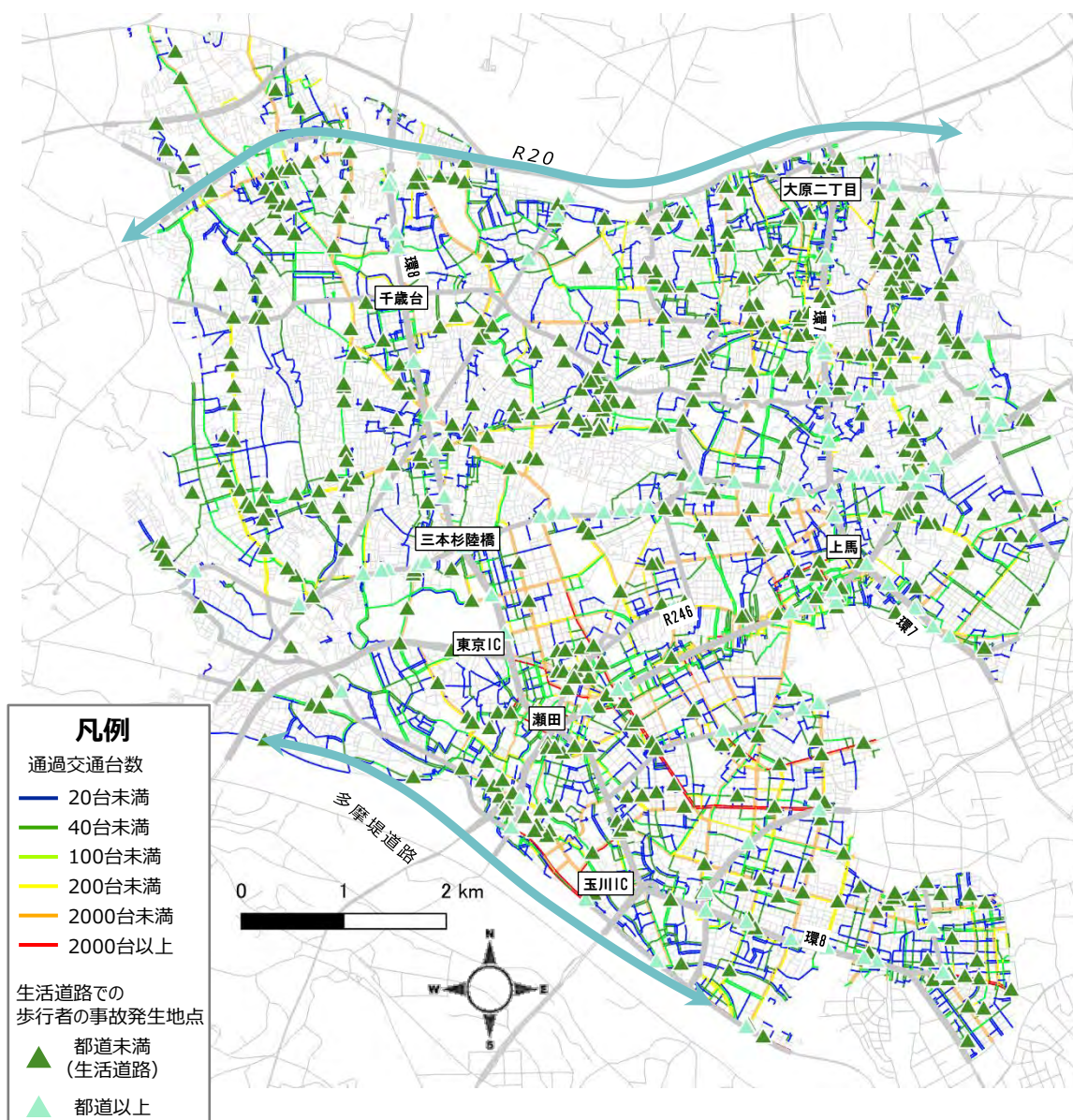
- 2020 年の該当期間：東京・神奈川ともに緊急事態宣言の第 1 回目と第 2 回目の間
⇒外出自粛等の移動制限がない状況
- 2021 年の該当期間：東京が 4 月 12 日からまん延防止等重点措置期間、
4 月 25 日から緊急事態宣言第 3 回目期間
神奈川が 4 月 20 日からまん延防止等重点措置期間
⇒外出自粛等の移動制限が発生している状況

表 2-67 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ(様式 1-2)を元に全道路マップマッチングさせたデータ	2020 年 7 月 1 日～15 日	・ H27 全国道路・街路交通情勢調査結果の 24 時間交通量とセンサス区間を掛けたものを ETC2.0 走行台キロ(対象日数)で割って算出した拡大係数で台数を拡大して交通の推計を算出 ・ ITARDA より生活道路上における歩行者・子どもの交通事故データを特定し、リンク情報と紐づけて事故発生道路状況を特定	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
ETC2.0 データ(様式 5-1)を元に全道路マップマッチングさせたデータ	2021 年 4 月(平日)		
H27 全国道路・街路交通情勢調査結果	—		—
ITARDA	H30～R2		—

A) 歩行者の事故

2020 年と 2021 年で比較したところ、ともに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 割を占めており、かつ通過交通のキロ当たり平均走行台数が事故非発生リンクよりも事故発生リンクが大きく上回っていた。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-193 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

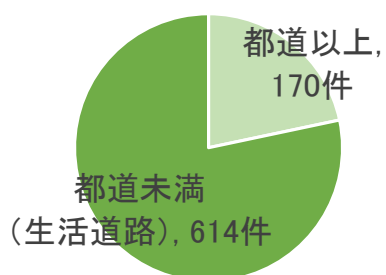


図 2-194 世田谷区における歩行者事故の発生状況 (R2)

出典：R2 東京南西部整備効果検討業務

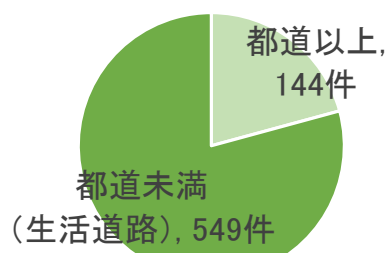
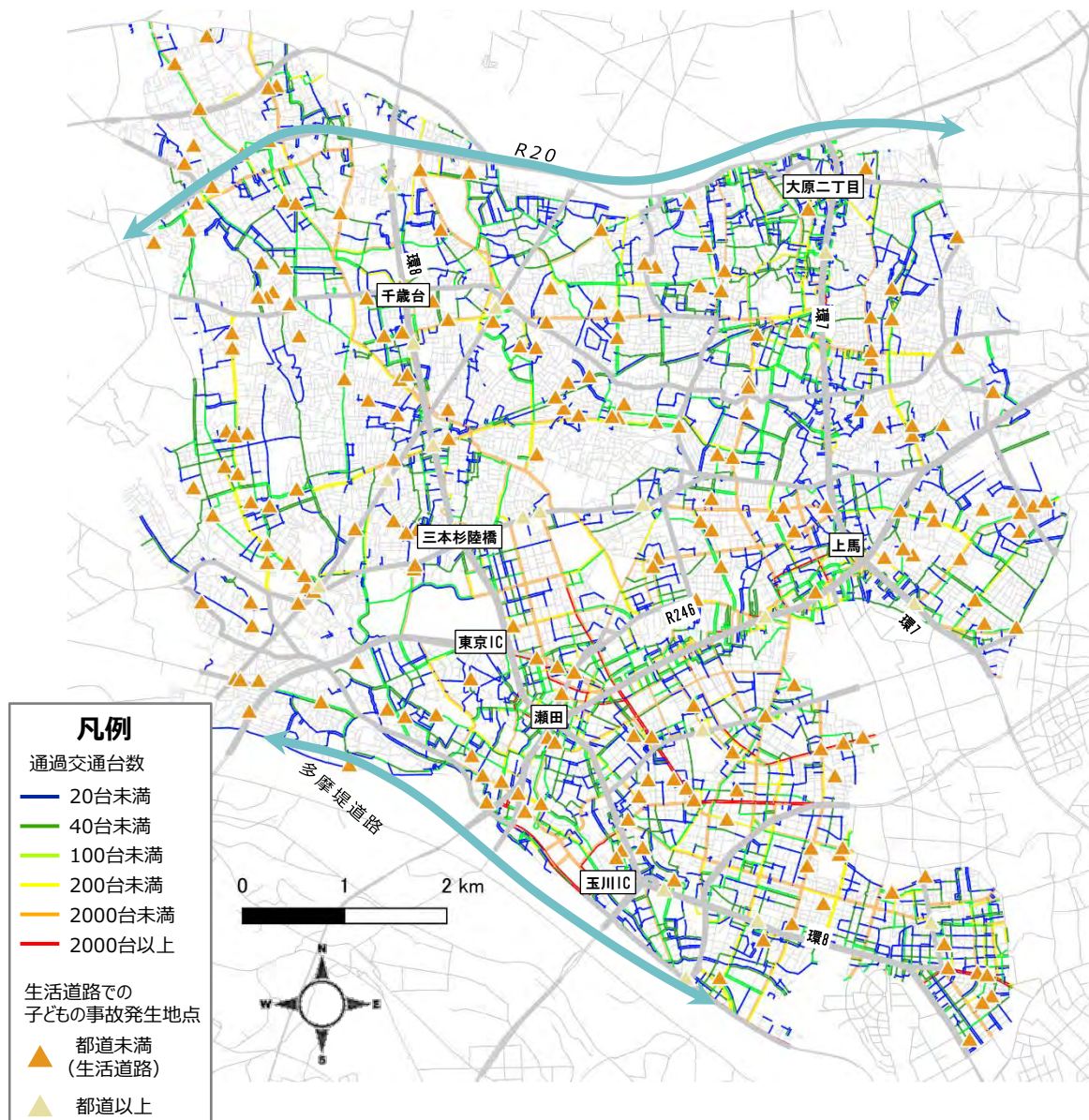


図 2-195 世田谷区における歩行者事故の発生状況 (R3)

B) 子供の事故

2020 年と 2021 年で比較したところ、ともに世田谷区内では全道路のうち生活道路で発生する子供事故の割合が全体の約 9 割を占めており、かつ通過交通のキロ当たり平均走行台数が事故非発生リンクよりも事故発生リンクが大きく上回っていた。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-196 世田谷区における通過交通台数と生活道路での子ども事故発生地点

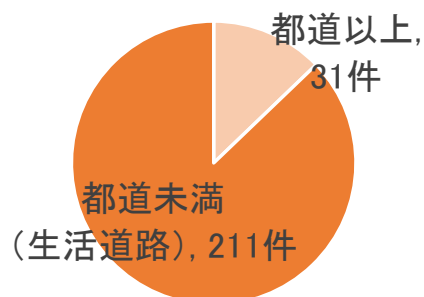


図 2-197 世田谷区における子どもの事故の発生状況 (R2)

出典：R2 東京南西部整備効果検討業務

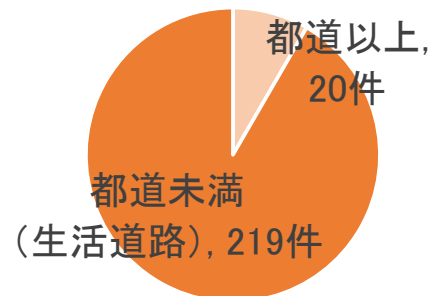


図 2-198 世田谷区における子どもの事故の発生状況 (R3)

(3) コロナ後の最新時点の交通状況の変化のまとめ

上記までに整理した、コロナ後の広域的・地域的な交通状況の変化について、以下に結果を取りまとめる。

なお、ここでは最新時点の交通状況の中で経年的な変化を確認したもののみ抽出して整理する。

表 2-68 コロナ後の最新時点の交通状況の変化のまとめ

大分類	小分類	整理項目	交通状況の変化
広域的	高速道路ネットワーク状況	断面交通量	●緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に大きく減少し、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復
		区間別旅行速度（平均・ピーク）	●緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に向上、令和2年9月以降、2019年と同程度の状況に戻る
	都心の通過交通状況	放射路線の都心方向利用割合	●R2年はH31/R1年と比べて外環西側を利用が減り、都心への利用が増加
		臨海部～東名の首都高利用状況	●R2年はH31/R1年と比べて首都高とその他の経路が減少し、環八と環七の経路が増加
	羽田空港へのアクセス状況	所要時間・時間信頼性	●R2年はH31/R1年と比べて、大きな変化はない
地域的	幹線道路ネットワーク状況	断面交通量	●緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に大きく減少し、令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復
		区間別旅行速度（平均・ピーク）	●緊急事態宣言期間（1回目：令和2年4月7日～5月25日）に向上、令和2年9月以降、2019年と同程度の状況に戻る
	幹線道路の渋滞状況	渋滞損失時間（3D）	●R2年はH31/R1年と比べて大きな変化なく、依然として渋滞が発生
	幹線道路の交通事故の状況	事故率（3D）、事故累計別件数	●H28-R1は、H27-H30と比べて大きな変化なく、死傷事故率が300件/億台キロ以上の箇所が多く存在 ●事故累計も大きな変化なく、追突事故が約30%を占める状況
		高速利用割合	●R2年はH31/R1年と比べて大きな変化なく、国道409号は約4割が約3割、環状八号線が約6割が変化なく同様の状況
		速度と事故の関係	●低速の範囲において速度が低いほど事故件数が多い傾向に大きな変化はない
	高速道路の利用状況	IC圏域	●R2年はH31/R1年と比べて、東京区部南西部や川崎市における高速道路へのアクセス圏域に大きな変化はなく、依然として限定的
		乗り継ぎ交通	●R2年はH31/R1年と比べて大きな変化なく、約6割が乗継交通割合と多い傾向
	生活道路の抜け道利用状況	通過交通流入状況、幹線道路との関係等	●R3年とR2年ともに、環八通り（瀬田交差点等）や国道409号の渋滞箇所を避けるように、並行する生活道路を通過する交通流動が依然として発生
		抜け道利用と歩道・通学路等との関係性	●R3年とR2年ともに、世田谷区内で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、R3年とR2年は同等の状況 ●R3年とR2年ともに、世田谷区内で全道路のうち生活道路で発生する子供事故の割合が全体の約9割を占め、R3年とR2年は同等の状況

2.2.3. オリンピック・パラリンピック開催時の交通状況の把握

東京オリパラ開催に伴う交通規制の実施時は都心への流入を（強制的に）抑制した一つの理想的な状況化であったと考えられるため、東京オリパラ開催の交通情勢を分析し、東京南西部地域の課題や外環（東名～湾岸）の整備効果の把握することを目的として実施した。

(1) 交通規制の実施内容

オリパラ時には下記の様な交通規制が実施された。

表 2-69 オリパラ時における交通規制実施内容

対象	内容
高速道路	首都高の料金施策の実施 本線料金所流入調整（料金所のレーン数を調整） 入口・本線規制の実施
一般道	競技会場周辺迂回路エリアや交通規制の実施 専用レーン（大会関係車両のみ通行可）、 優先レーン（大会関係車両が優先）の設置 信号による都心部への流入調整の実施
その他	開会式・閉会式時の交通規制 聖火リレー時の交通規制 路上協議実施時による交通規制

表 2-70 オリパラ時における料金上乘せ内容

	夜間割引		料金上乘せ	
	ETC 搭載車	現金者	ETC 搭載車	現金者
対象範囲	首都高全線	なし	首都高 都内区間	首都高前線 （一部、降り線除く）
料金パターン	5 割引 0 時～4 時		1000 円上乘せ 6 時～22 時	
対象車種	全車種		マイカー等	普通車以下の全て

※障害者手帳の所有者が運転。または同乗する車両及び福祉関係車両は、事前申請することで大会期間における首都高の料金上乘せ（1,000 円）の対象外

(2) 規制実施による都心部の交通状況

1) 都心部の渋滞状況

中央環状線内側の首都高は、通常時に比べ、オリンピック時・パラリンピック時ともに 10 km/h 程度向上しており、オリンピック時とパラリンピック時の速度に大きな差はなかった。また、一般道は、通常時とオリパラ期間における速度の変化はなかった。

表 2-71 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	2021 年 7 月 5 日(月) ～7 月 16 日(金) 2021 年 7 月 26 日(月) ～8 月 6 日(金) 2021 年 8 月 24 日(火) ～9 月 3 日(金)	指定エリアの昼間 12 時間平均速度	－



図 2-199 中央環状線内側の範囲

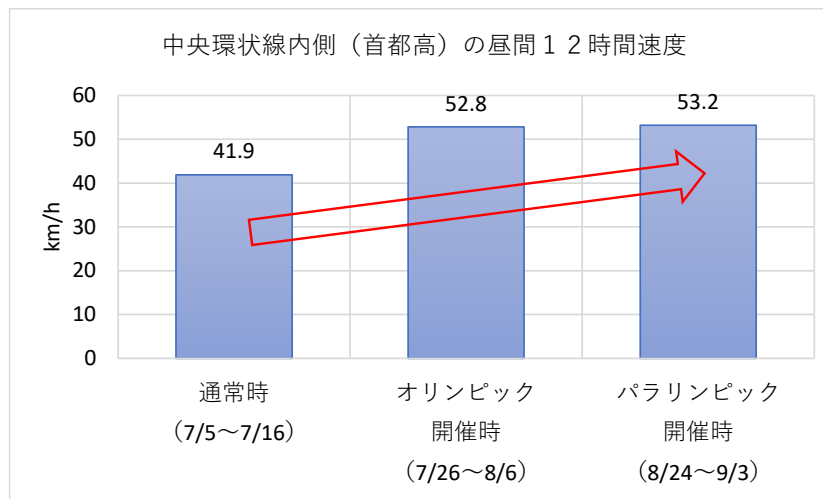


図 2-200 中央環状線内側(首都高)の昼間 12 時間速度

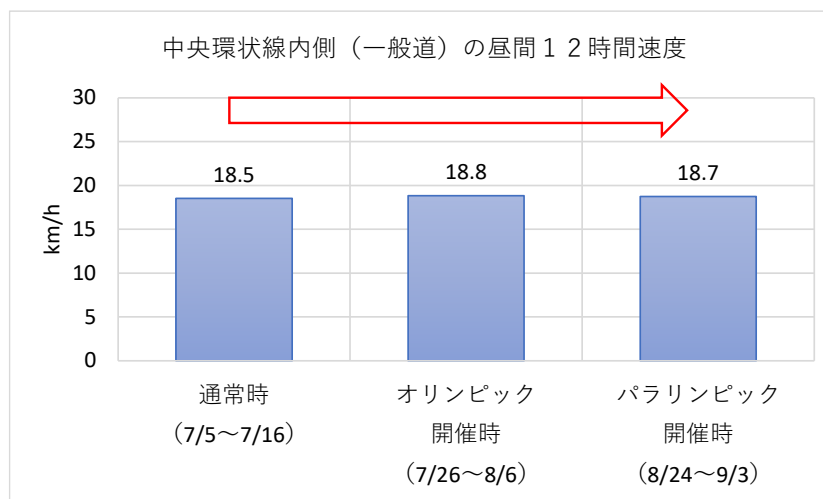


図 2-201 中央環状線内側(一般道)の昼間 12 時間速度

2) 交通流動

東名高速・首都高横羽線・首都高湾岸線において、通常時とオリンピック時、通常時とパラリンピック時における交通流動の比較を行った。

表 2-72 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	2021 年 7 月 5 日(月) ～7 月 16 日(金) 2021 年 7 月 26 日(月) ～8 月 6 日(金) 2021 年 8 月 24 日(火) ～9 月 3 日(金)	指定断面を通過した車両データ (乗用車)の経路を集計	—

(7) 東名高速

通常時に比べてオリンピック時は東名から首都高への流入が約 70%から約 65%と約 5%減った。東名から一般道への流動においては、東名の並行路線である国道 246 で約 3%から約 4%と約 1%の増加がみられたが、環八第三京浜以南は約 1.8%から約 2.0%と約 0.2%と大きな変化はなかった。

通常時に比べてパラリンピック時は東名から首都高への流入が約 70%から約 64%と約 6%減った。東名から一般道への流動においては、東名の並行路線である国道 246 で約 3%から約 4%と約 1%の増加がみられたが、環八第三京浜以南は約 1.8%から約 1.9%と約 0.1%と大きな変化はなかった。

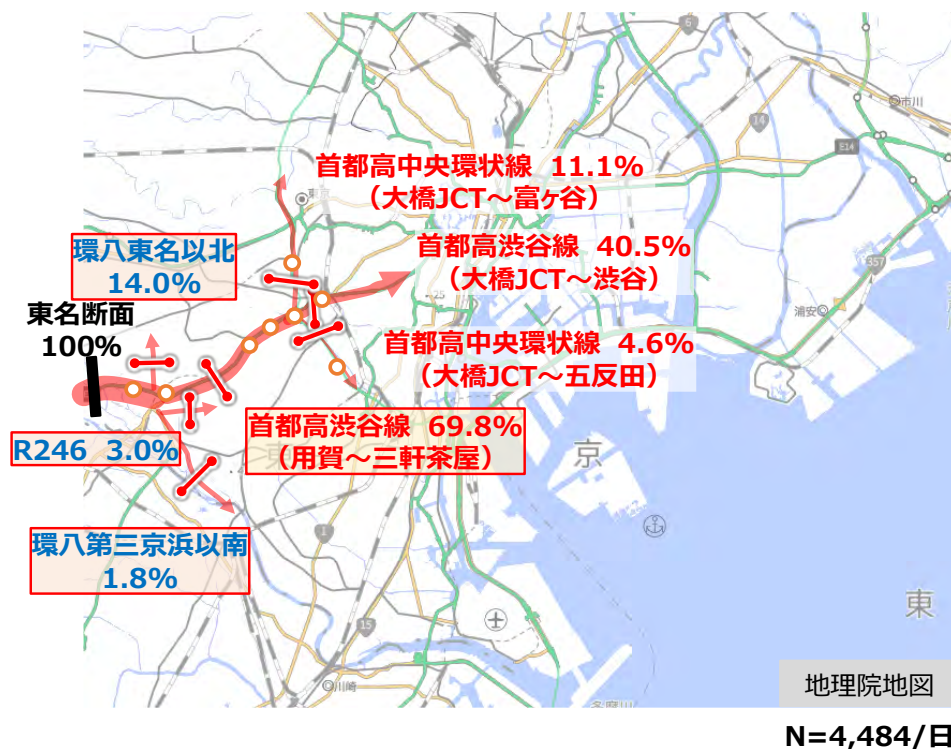
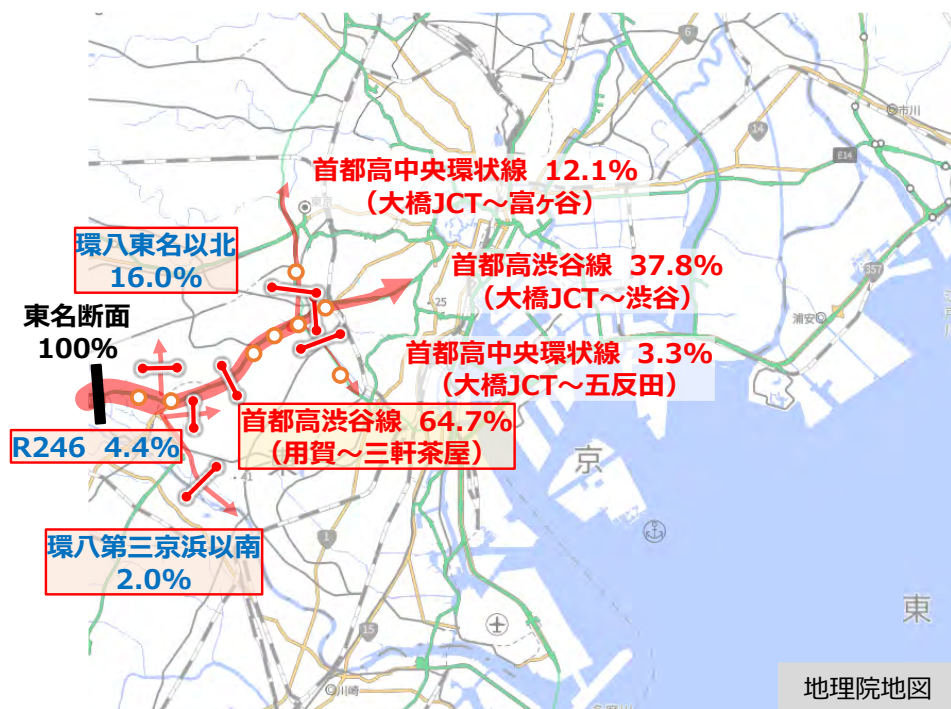
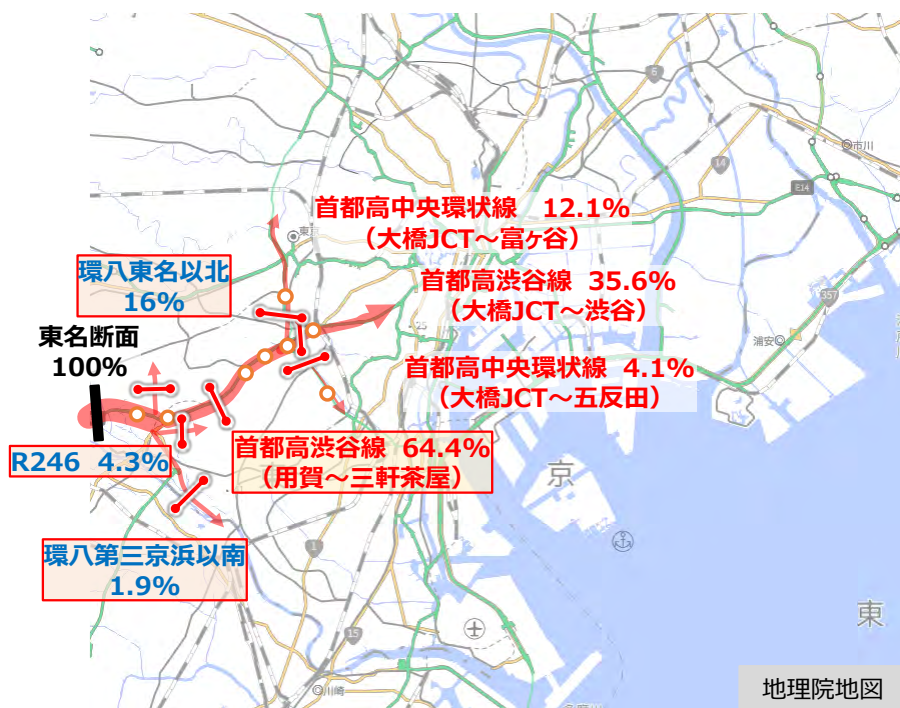


図 2-202 東名高速の交通流動(通常時)



N=4,238/日

図 2-203 東名高速の交通流動(オリンピック時)



N=4,207/日

図 2-204 東名高速の交通流動(パラリンピック時)

(4) 首都高横羽

通常時に比べてオリンピック時は横羽線から首都高経由での都心部への流入が約 90% から約 88%と約 2%減った。横羽線から一般道への流動においては、横羽線の並行路線である産業道路において約 0%から 2%と約 2%の増加がみられたが、国道 409 や環八利用における大きな変化はなかった。

通常時に比べてパラリンピック時は横羽線から首都高経由での都心部への流入が約 90%から約 88%と約 2%減った。横羽線から一般道への流動においては、横羽線の並行路線である産業道路において約 0%から 2%と約 2%の増加がみられたが、国道 409 や環八利用における大きな変化はなかった。

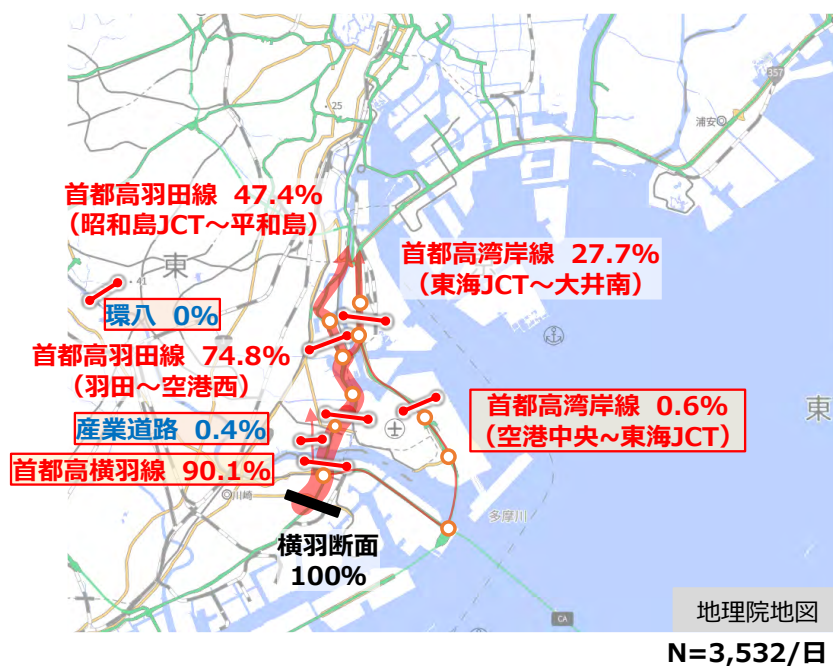


図 2-205 首都高横羽の交通流動(通常時)



図 2-206 首都高横羽の交通流動(オリンピック時)

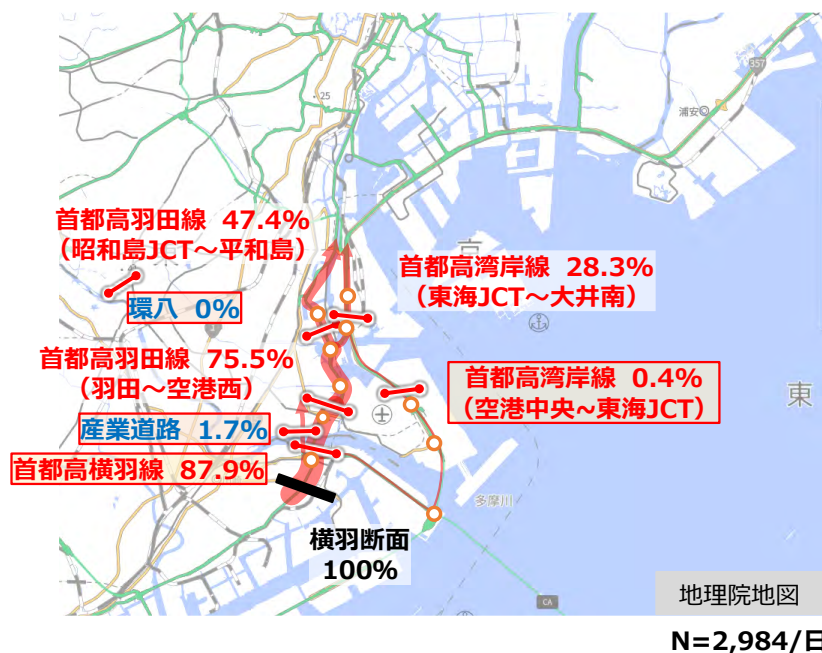


図 2-207 首都高横羽の交通流動(パラリンピック時)

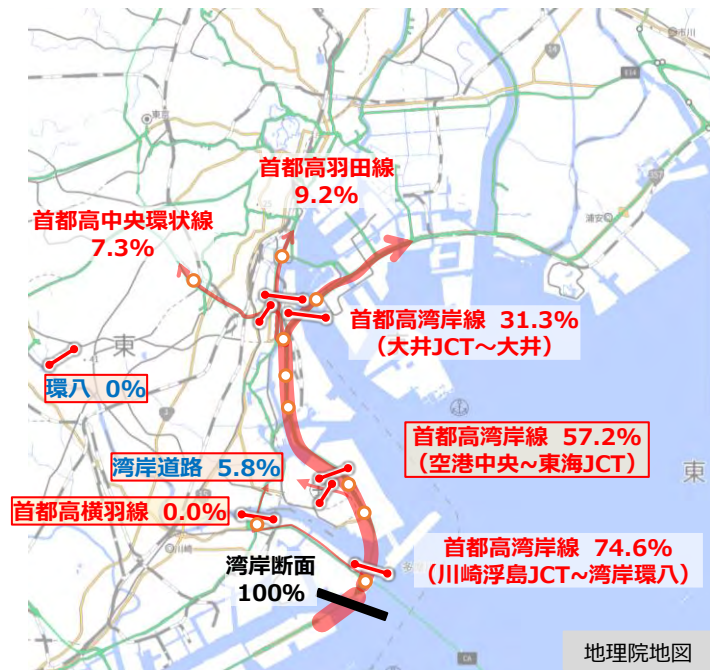
(ウ) 首都高湾岸

通常時に比べてオリンピック時は湾岸線から首都高経由での都心部への流入が約 63% から約 57%と約 6%減った。横羽線から一般道への流動においては、湾岸線の並行路線である湾岸道路において約 3%から約 6%と約 3%の増加がみられたが、環八利用における大きな変化はなかった。

通常時に比べてパラリンピック時は湾岸線から首都高経由での都心部への流入が約 63%から約 58%と約 5%減った。横羽線から一般道への流動においては、湾岸線の並行路線である湾岸道路において約 3%から約 6%と約 3%の増加がみられたが、環八利用における大きな変化はなかった。

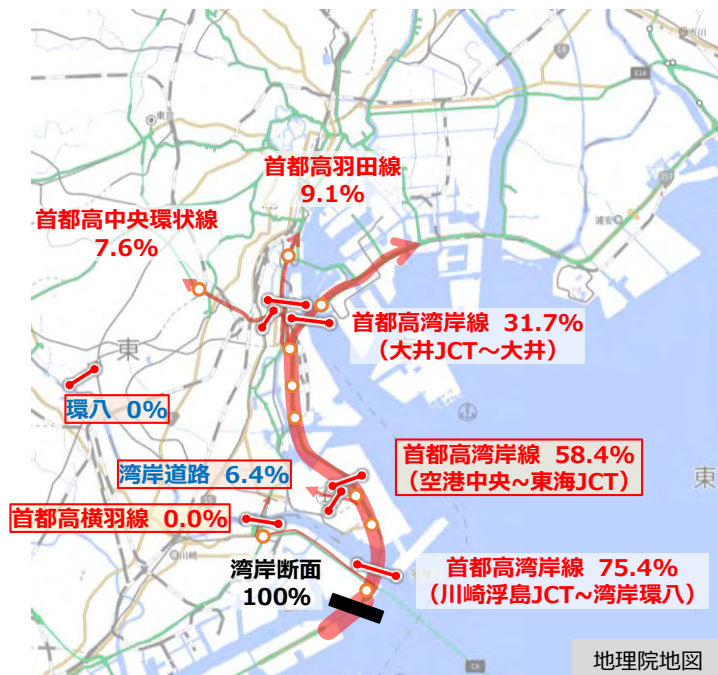


図 2-208 首都高湾岸の交通流動(通常時)



N=3,130/日

図 2-209 首都高湾岸の交通流動(オリンピック時)



N=3,053/日

図 2-210 首都高湾岸の交通流動(パラリンピック時)

(3) 外環未整備による環状方向の交通課題

1) 環八通りの渋滞状況

(7) 旅行速度比較

環八の東名～第三京浜間（区間 1）は、通常時と比べ、オリンピック時が 4 km/h 程度の低下、パラリンピック時が 2 km/h 程度低下していた。環八の第三京浜以南（区間 2）は、通常時とオリパラ時の速度変化はなかった。

表 2-73 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	2021 年 7 月 5 日(月) ～7 月 16 日(金) 2021 年 7 月 26 日(月) ～8 月 6 日(金) 2021 年 8 月 24 日(火) ～9 月 3 日(金)	指定区間の昼間 12 時間平均速度	-



図 2-211 環八通りの集計対象箇所

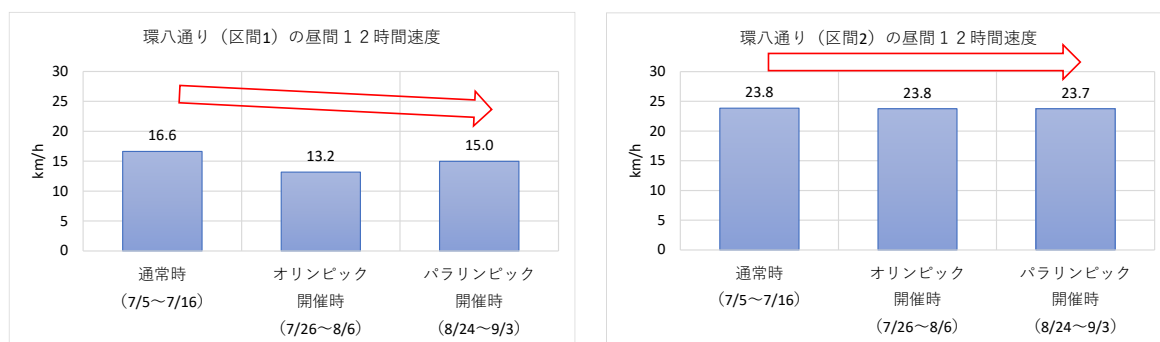


図 2-212 環八通りの昼間 12 時間速度（区間 1・区間 2）

(イ) モザイク図比較

通常時とオリンピック時において、内陸方面の東名環八～上野毛駅前間においては昼間12時間の全時間帯において速度が遅くなっているが、その他は大きな変化はなかった。

また、通常時とパラリンピック時において、速度の大きな変化はなかった。

表 2-74 使用データ

データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	2021 年 7 月 5 日(月) ～7 月 16 日(金) 2021 年 7 月 26 日(月) ～8 月 6 日(金) 2021 年 8 月 24 日(火) ～9 月 3 日(金)	平日の昼間 12 時間の速度をリンク 単位に算出	—

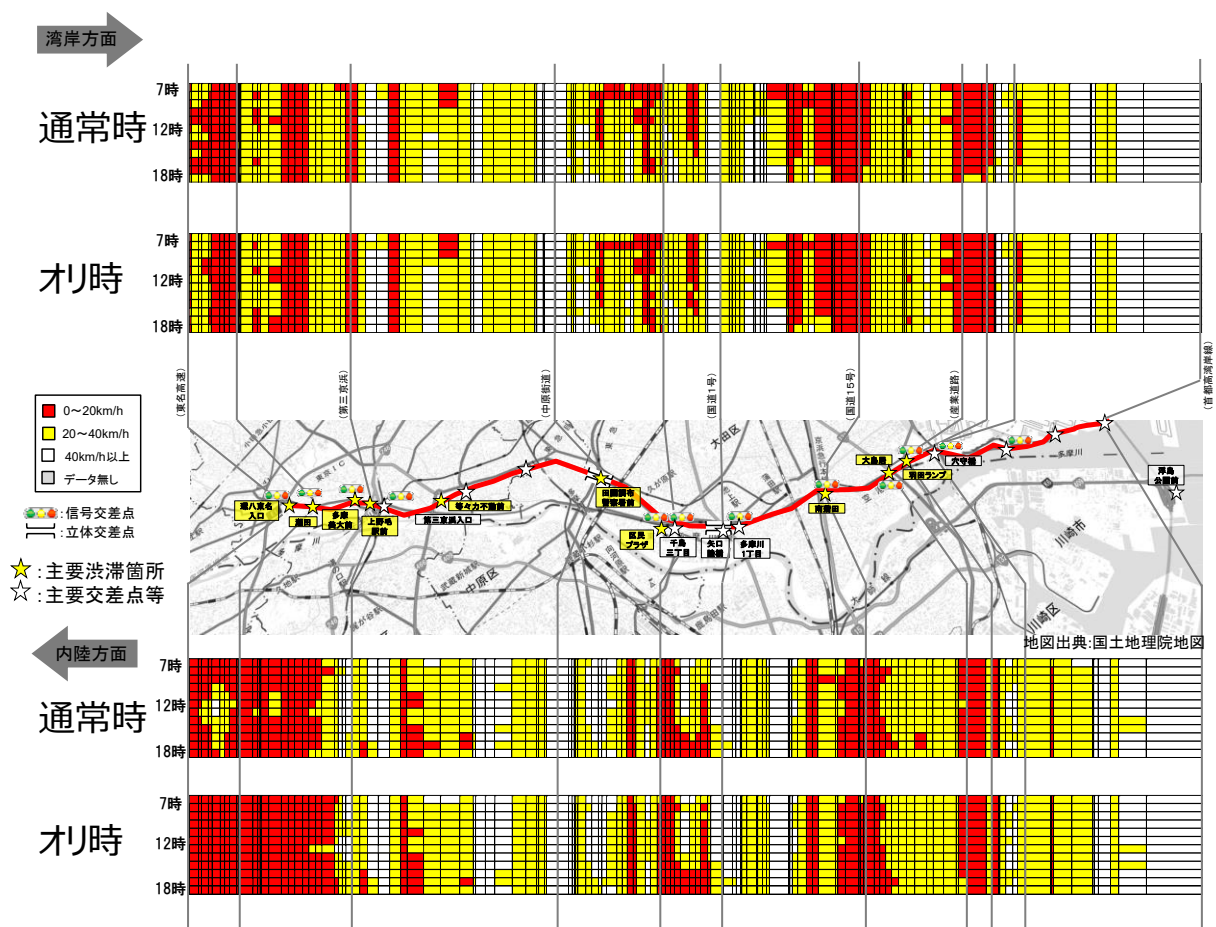


図 2-213 環八通りのモザイク図(通常時・オリンピック時)

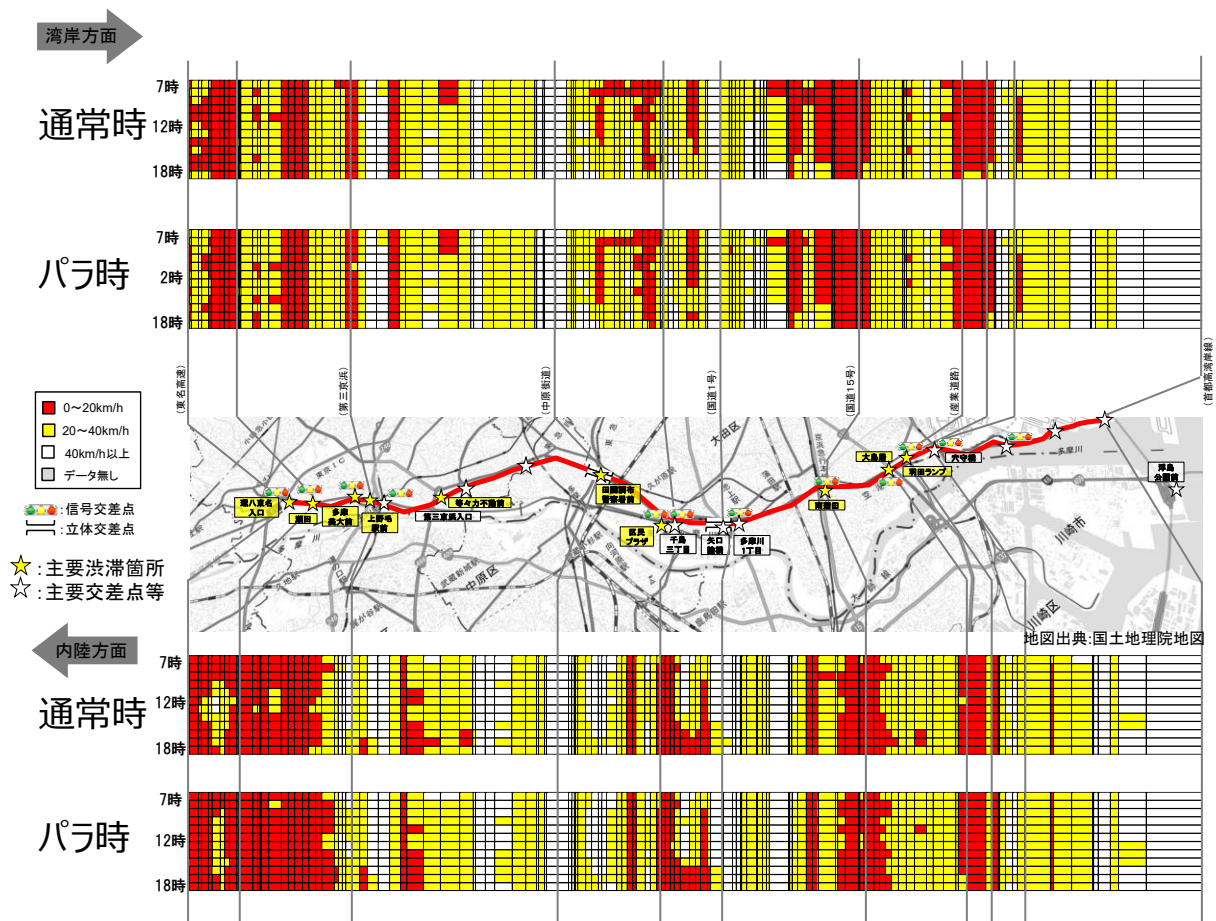


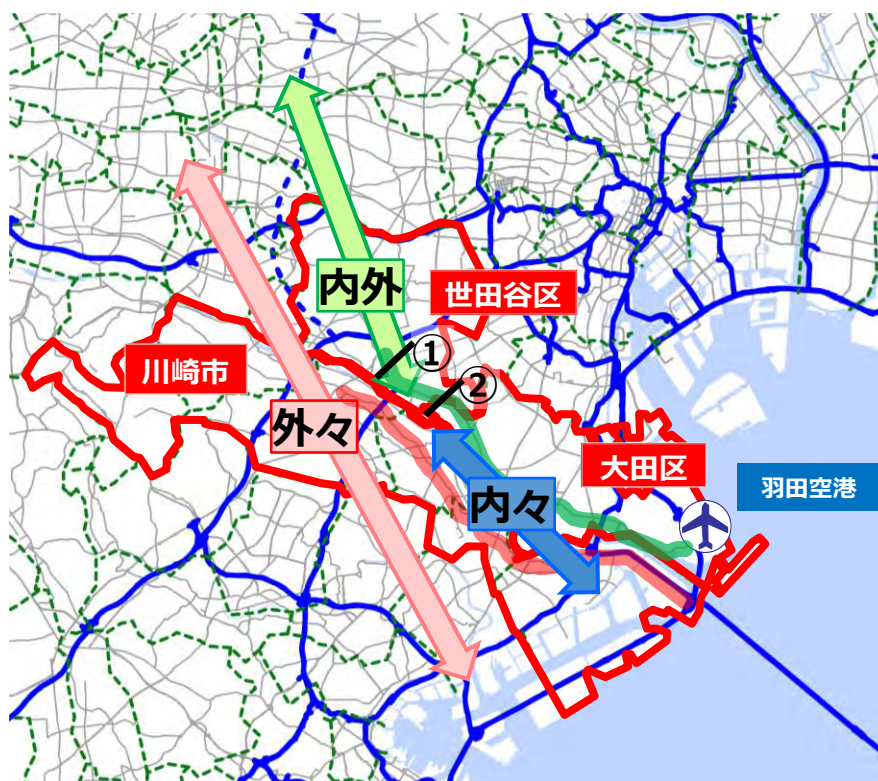
図 2-214 環八通りのモザイク図(通常時・パラリンピック時)

2) 環八通りの通過交通の状況

通常時とオリンピック時の OD 内訳の割合に大きな変化はなく、通常時とパラリンピック時の OD 内訳の割合にも大きな変化はない。

表 2-75 使用データ

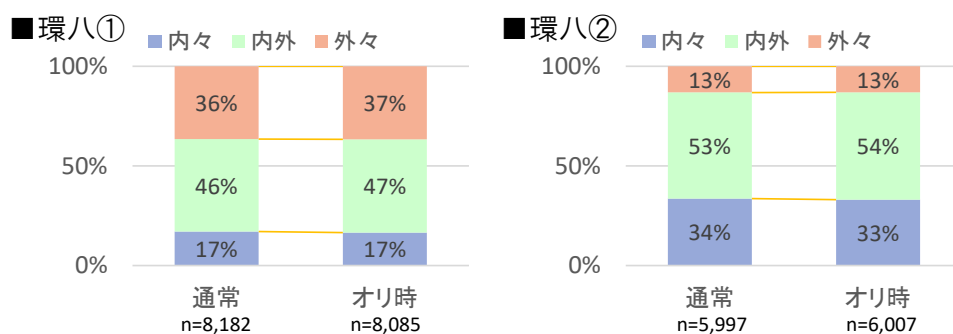
データ諸元	対象期間	条件	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	2021 年 7 月 5 日(月) ～7 月 16 日(金) 2021 年 7 月 26 日(月) ～8 月 6 日(金) 2021 年 8 月 24 日(火) ～9 月 3 日(金)	平日に断面を通過した車両数を対象 種別ごと、OD 組み合わせごとに集計	-



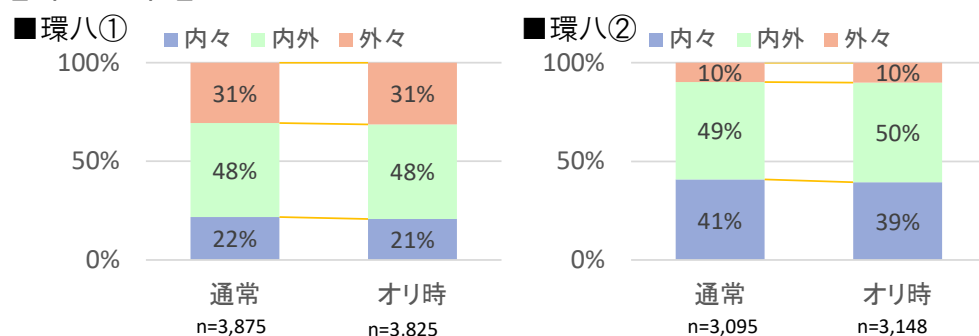
※赤枠の地域内を「川崎市、大田区、世田谷区」と設定
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-215 環八通りの通過交通集計箇所

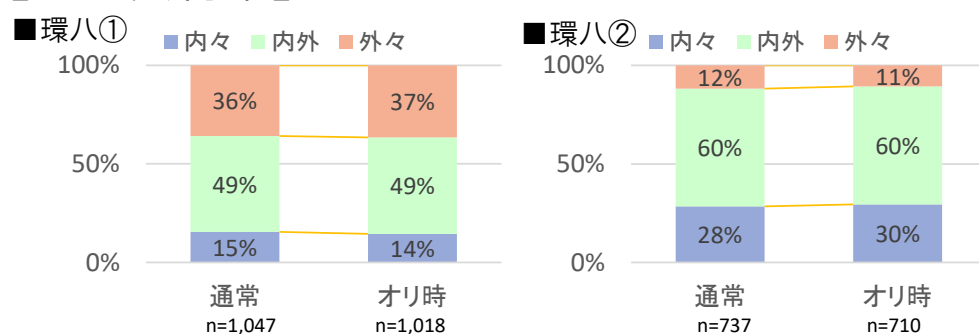
【全車】



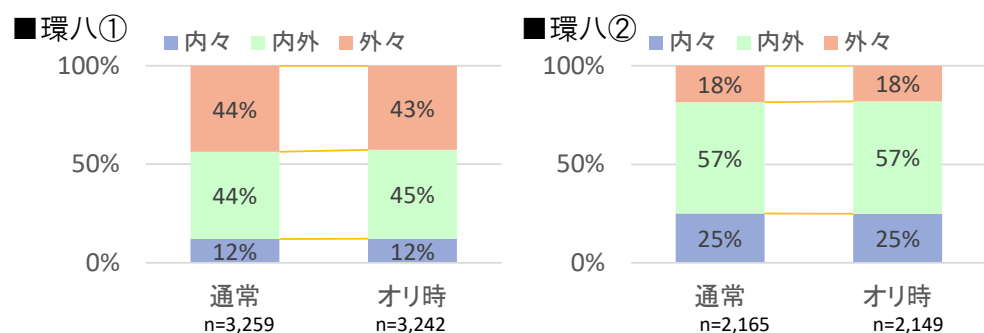
【乗用車】



【小型貨物車】



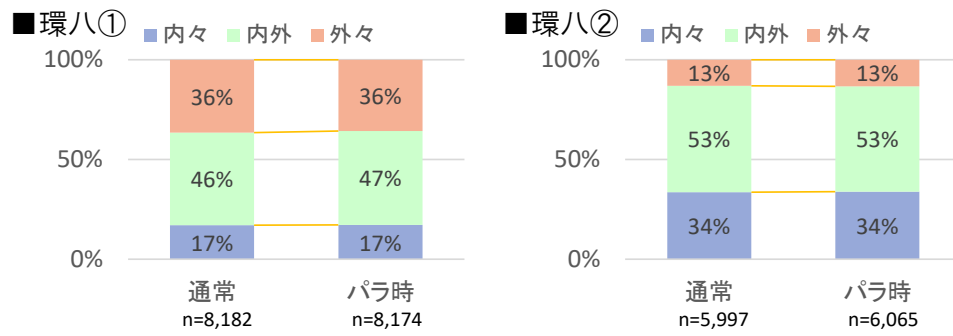
【大型貨物車】



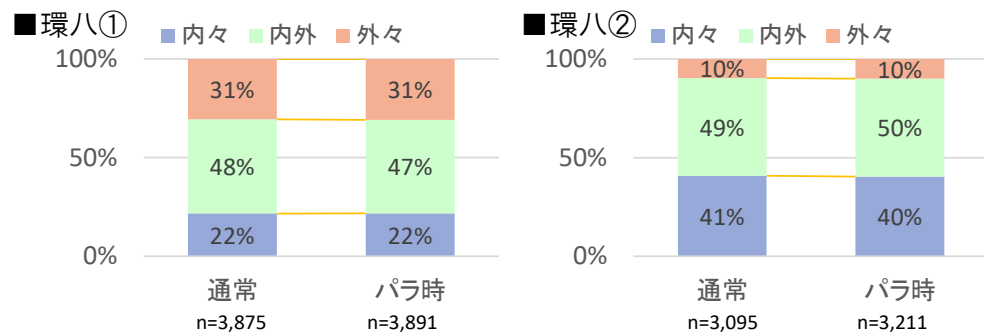
N=データ(台/日)(平日平均)

図 2-216 環八通りの平日の交通特性変化(通常時・オリンピック時)

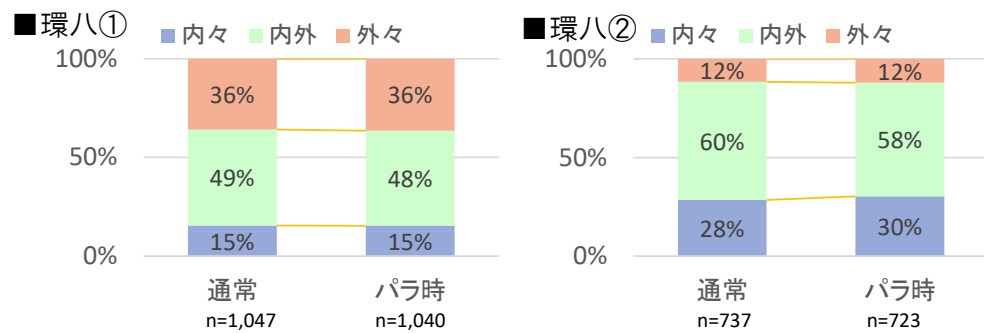
【全車】



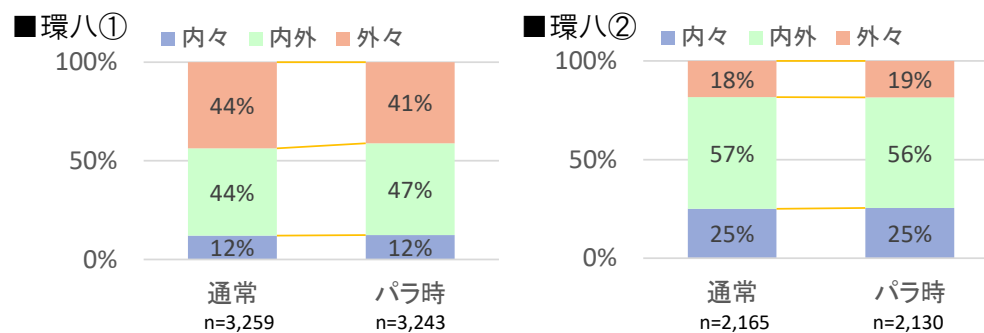
【乗用車】



【小型貨物車】



【大型貨物車】



N=データ(台/日)(平日平均)

図 2-217 環八通りの平日の交通特性変化(通常時・パラリンピック時)

(4) オリンピック・パラリンピック開催時の交通状況のまとめ

上記までの整理結果を基に、通常時とオリンピック・パラリンピック開催時の交通状況の変化について結果を下記に取りまとめる。

表 2-76 オリンピック・パラリンピック開催時の交通状況の取りまとめ

大分類	小分類	整理項目	オリパラ時の交通状況
広域的	高速道路ネットワーク状況	指定エリアの旅行速度	●首都高（中央環状線内側）の旅行速度は、通常時に比べ、オリンピック時・パラリンピック時ともに 10 km/h 程度向上 ●一般道は、通常時とオリパラ期間における速度の変化はなかった
	都心の通過交通状況	放射路線の都心方向利用割合	●東名高速・首都高横羽線・首都高湾岸線において、通常時と比べオリパラ時は首都高への流入が減少 ●環八通りでは大きな変化はなかった
地域的	幹線道路ネットワーク状況	指定区間の旅行速度	●環八の東名～第三京浜間の旅行速度は、通常時と比べ、オリパラ時は微減した
		OD（内々・内外・外外）	●OD 内訳の割合は、通常時とオリパラ時に大きな変化はない
	幹線道路の渋滞状況	時空間速度図（モザイク図）	●東名環八～上野毛駅前間の速度は、昼間 12 時間の全間帯において低下したが、その他は大きな影響はなかった。

2.3. 道路交通に関わる社会経済活動の変化の把握

2.3.1. 道路交通に関わる社会経済活動の変化の把握

コロナ禍における社会経済状況の変化を踏まえ、コロナ禍でも残存する、あるいはコロナ禍で新たに生まれた道路ネットワーク整備への必要性を整理し、ウィズコロナ・ポストコロナにおける外環（東名～湾岸）の必要性検討の基礎資料とする。

(1) 社会経済活動の変化項目の整理

社会経済活動の変化が想定される項目について仮説を立て、検証項目を設定する。

表 2-77 社会経済活動の変化項目

観点	仮説（コロナ禍の変化）	検証項目	出典
物流	空港・港湾物流全体の減少、その後、程度に差はあれ回復傾向	貿易量の変化	普通貿易統計
		主要空港港湾の取り扱い貨物量の変化	港湾統計
			航空輸送統計
	巣籠需要による通販・物流需要の増加	宅配便の取り扱い個数	トラック輸送統計
		ネットショッピングの状況	家計消費状況調査
観光	観光需要全体の減少、その後、国際観光は依然として低調、国内観光は回復傾向	観光客数の変化	宿泊旅行統計調査
		観光関連支出の変化	家計調査
		空港利用者数の変化	航空輸送統計
		海外からの出入りの変化	出入国管理統計
地域経済	需要の減退による景気の悪化、その後の回復傾向は業種によってばらつき	地域の景気動向の変化	景気ウォッチャー調査
		製造業の景気動向の変化（特に大田区）	機械受注統計調査
		商業の景気動向の変化	商業動態統計調査
生活	マイカー移動の増加	自動車関連支出、公共交通関連支出の変化	家計調査
		人々の移動意識、交通手段選好の変化	都市局アンケート

(2) 道路交通に関わる社会経済活動の変化の把握
前項で整理した項目について検証した結果を示す。

1) 社会経済活動の変化の取りまとめ
検証結果の取りまとめを以下に示す。

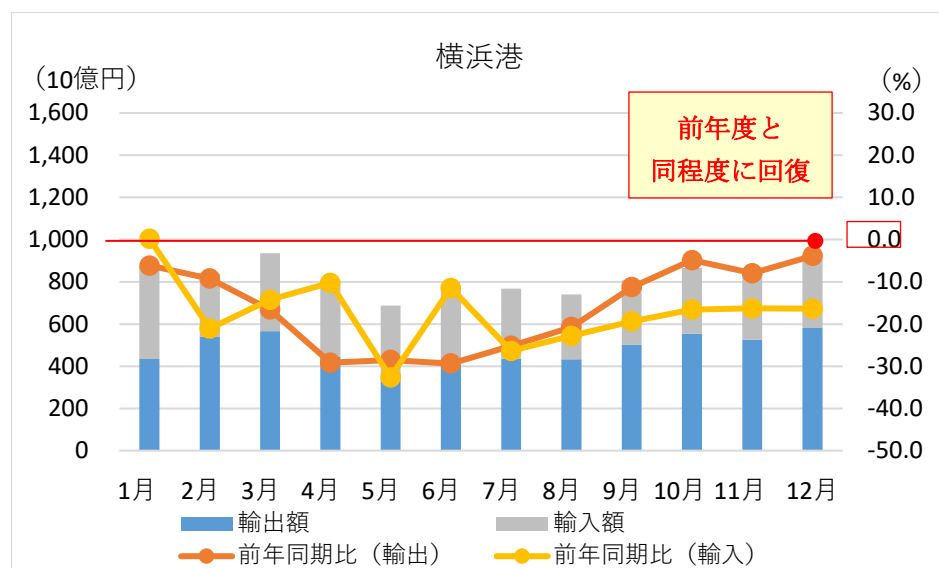
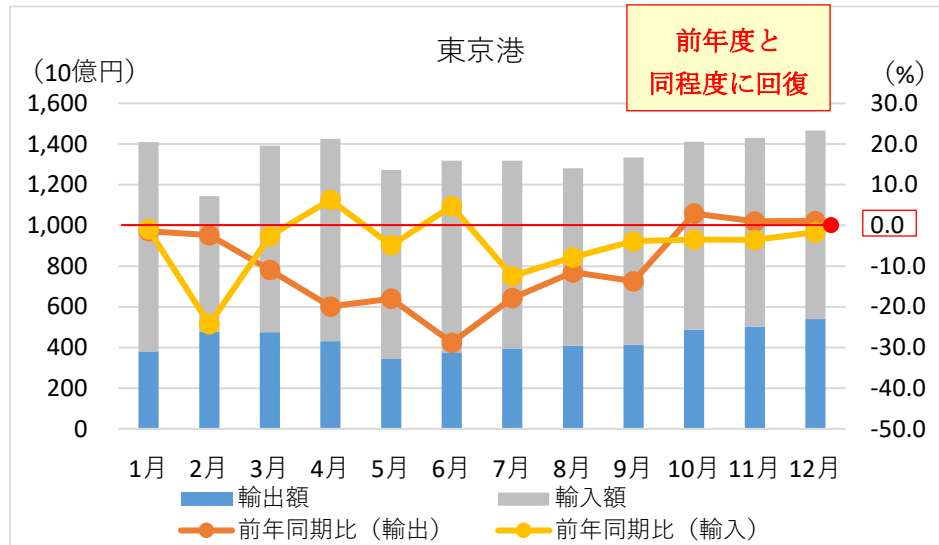
表 2-78 道路交通に関わる社会経済活動の変化 整理結果概要

視点		コロナ禍における社会経済状況の変化 ※詳細は次頁以降参照	道路ネットワーク整備の必要性に係る示唆
物流	空港・港湾	- 東京港、横浜港の<u>輸出入額</u>の推移は前年同月並みに<u>回復</u> <u>航空貨物</u>は前年同月より少ないが<u>回復</u>傾向	物流拠点としての空港・港湾の重要性は継続することが想定され、<u>アクセス向上を図る道路ネットワーク整備</u>が必要
	小口配送	<u>ネットショッピング</u>の支出額が<u>増加</u>傾向 - それに伴い<u>宅配便取扱個数</u>も前年同月比で<u>大幅な増加</u>が継続	輸送の効率性を図り物流の持続可能性を高めるため、<u>物流拠点間の速達性・定時性向上に資する道路ネットワーク整備</u>が必要
観光	国内	- 日本人の<u>国内旅行消費額</u>は前年同月比で大きく<u>減少</u> - GoTo キャンペーン時期には<u>回復</u>傾向 - 大型連休時にも都心・観光地を結ぶ高速道路での<u>渋滞</u>が発生	コロナ禍でも一定程度存在し続ける観光需要への対応、観光産業の持続可能性への貢献のため、観光地への<u>アクセス向上を図る道路ネットワーク整備</u>が必要
	インバウンド	<u>訪日外国人旅行者</u>、<u>訪日外国人旅行消費額</u>は<u>減少</u>傾向が顕著	インバウンド需要が回復すれば以前と同様に<u>空港・港湾から各観光地へのアクセスの向上を図る道路ネットワーク整備が必要</u>といえるので、動向を注視していく必要
地域経済		2020 年の <u>GDP</u> は戦後最大の<u>下落</u>、21 年 1-3 月期の GDP も<u>マイナス成長</u> - 業種別に見ると、<u>個人向けサービスの低下</u>が続くが、<u>製造業は堅調</u>	景気を下支えている製造業において、人や物の流れの速達性の確保は生産性向上につながるため、<u>速達性向上を確保するための道路ネットワーク整備</u>が必要
生活		- 緊急事態宣言後の<u>外出率</u>は、コロナ流行前と同程度に<u>回復</u> - 東京都市圏の交通分担率は、<u>自動車利用</u>が<u>増加</u>	交通集中による道路交通課題の残存・悪化が懸念されるため、<u>その解消を図るための道路ネットワーク整備</u>が必要

2) 検証結果の詳細

(7) 物流：空港・港湾

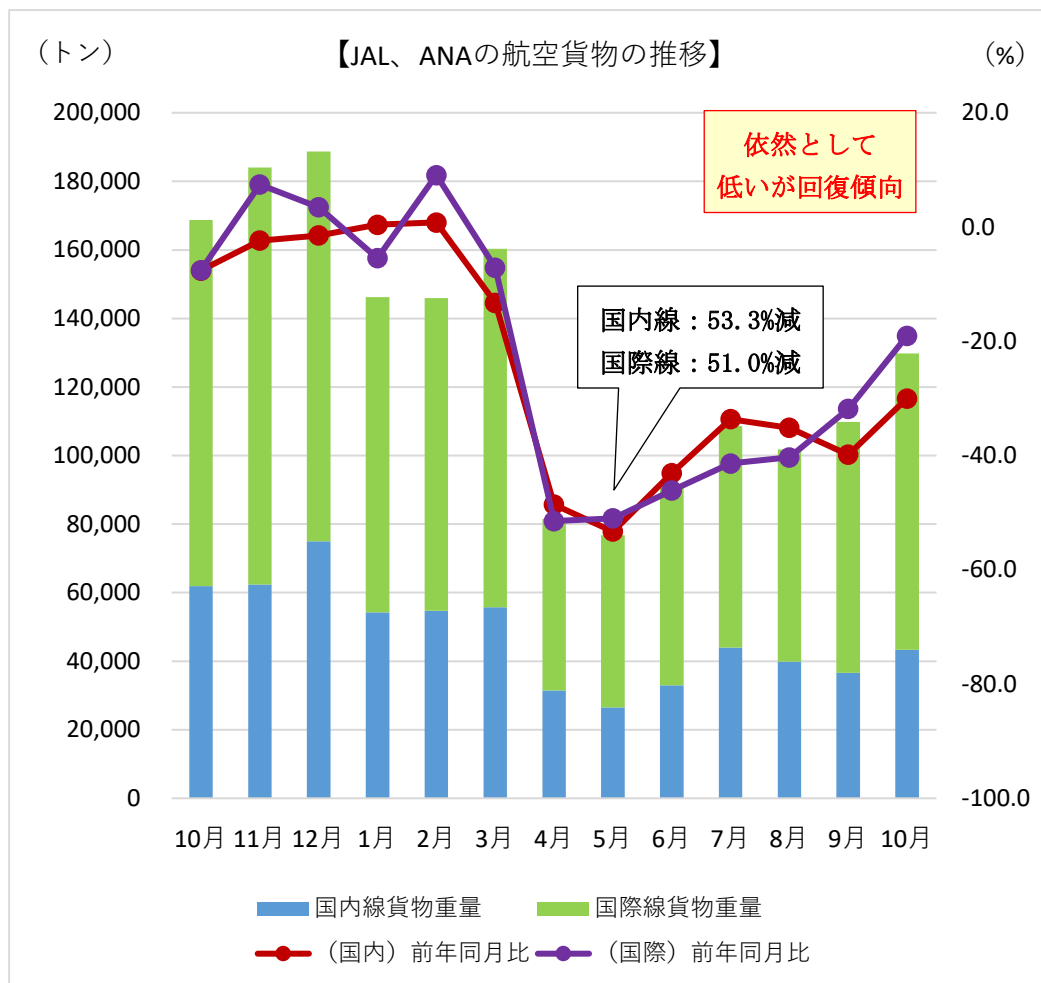
港湾（東京港、横浜港）の輸出入額の推移は前年同月比と概ね同程度に回復した。また、航空貨物の推移は前年同月比でみて減少しているが、6月以降回復傾向である。



資料：国土交通省

「新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う 現時点での社会・国土の変化について（2月更新）」

図 2-218 【港湾】輸出入額の推移



資料：国土交通省

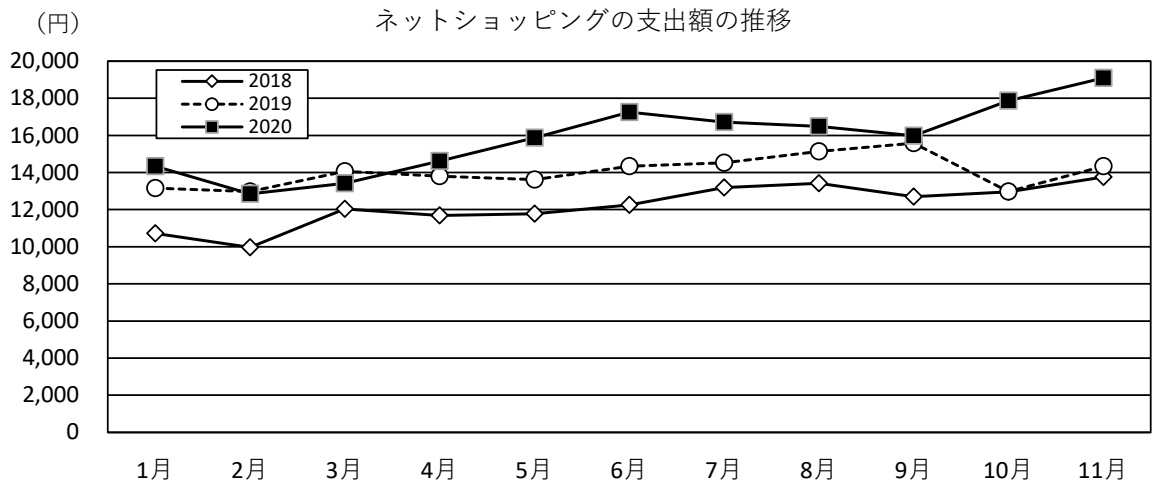
「新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う 現時点での社会・国土の変化について（2月更新）」

図 2-219 【港湾】輸出入額の推移

(イ) 物流：小口配送

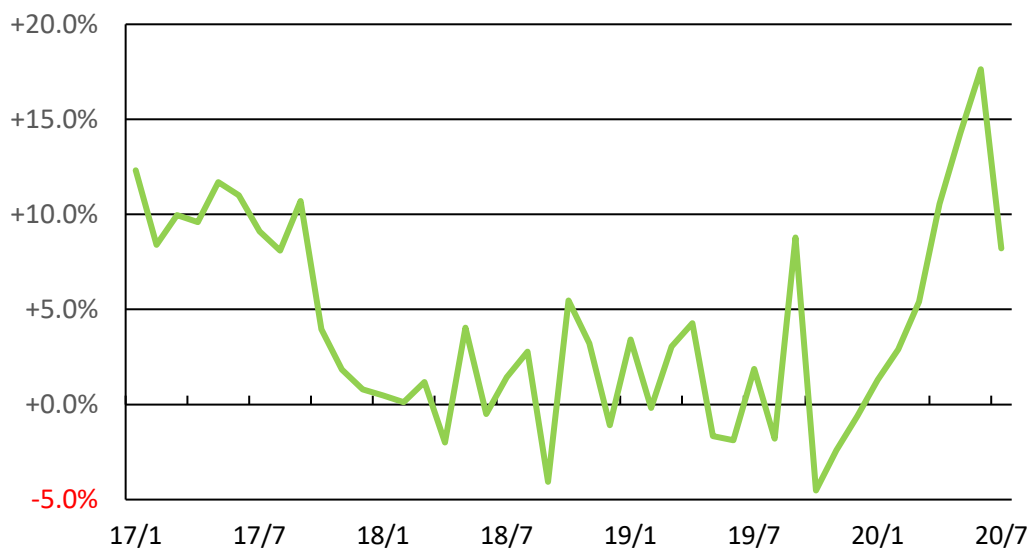
ネットショッピングの支出額が増加傾向となっている。宅配便取扱個数も前年同月比で大幅な増加が継続しており、巣ごもり需要の増加を背景に小口配送が増加している状況である。

	2020年 7月	2019年 7月	名目増減率 (%)
ネットショッピングの支出額	16,722	14,523	15.1
ネットショッピング利用1世帯当たりの支出額	33,023	33,739	-2.1



資料：家計消費状況調査（2021年（令和3年）3月分）

図 2-220 ネットショッピングの支出額(円)

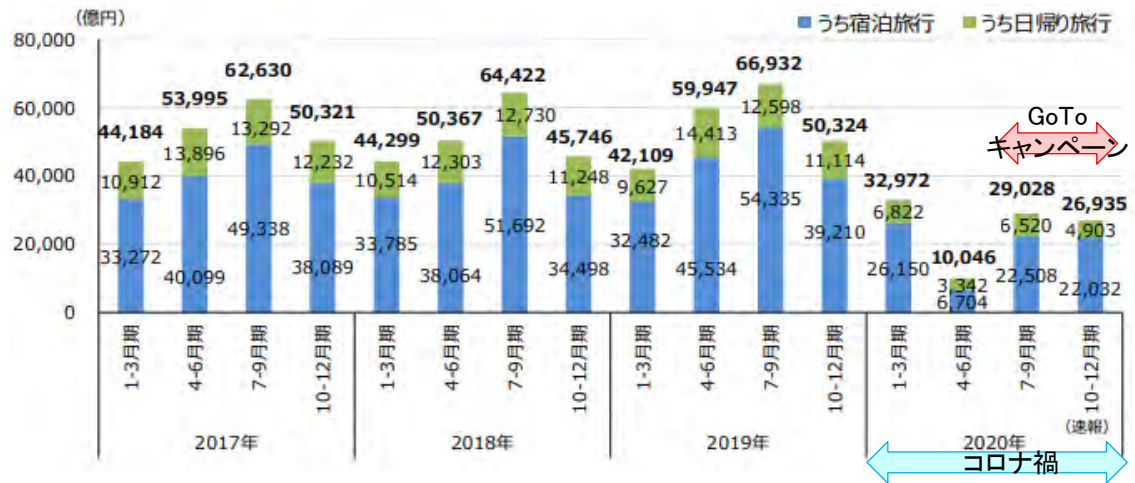


資料：トラック輸送情報（国土交通省）

図 2-221 宅配便取扱個数の推移(前年同月比)

(ウ) 観光：国内

コロナ禍において日本人の国内旅行消費額は前年同月比で大きく減少したが、GoTo キャンペーン時期は回復傾向となった。また、大型連休時にも都心・観光地を結ぶ高速道路での渋滞が発生している状況があった。



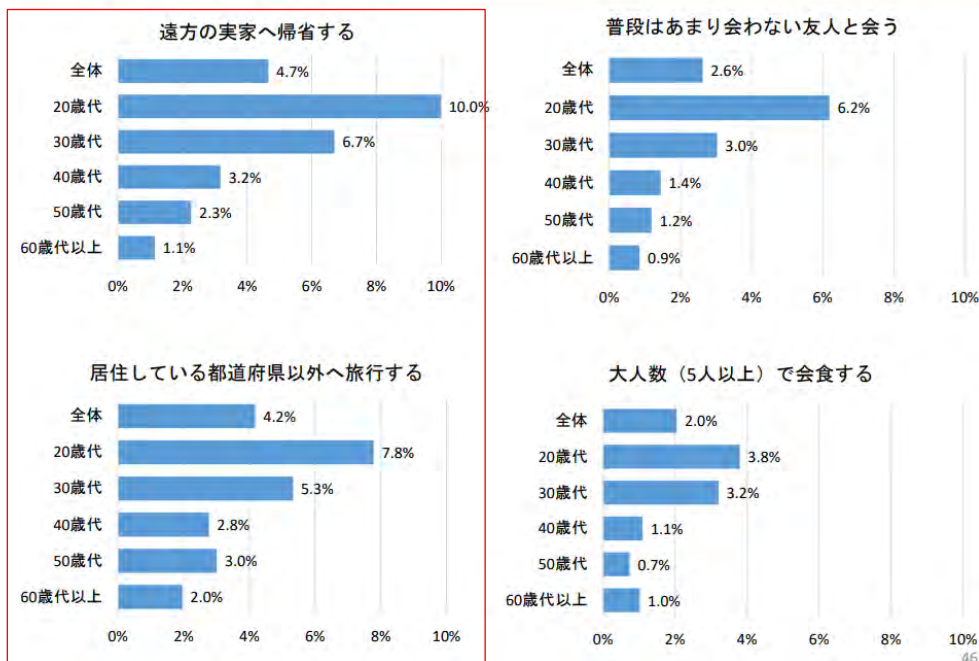
資料：旅行・観光消費動向調査（観光庁）

図 2-222 日本人国内観光消費額の推移

(参考) コロナ禍における意識調査結果

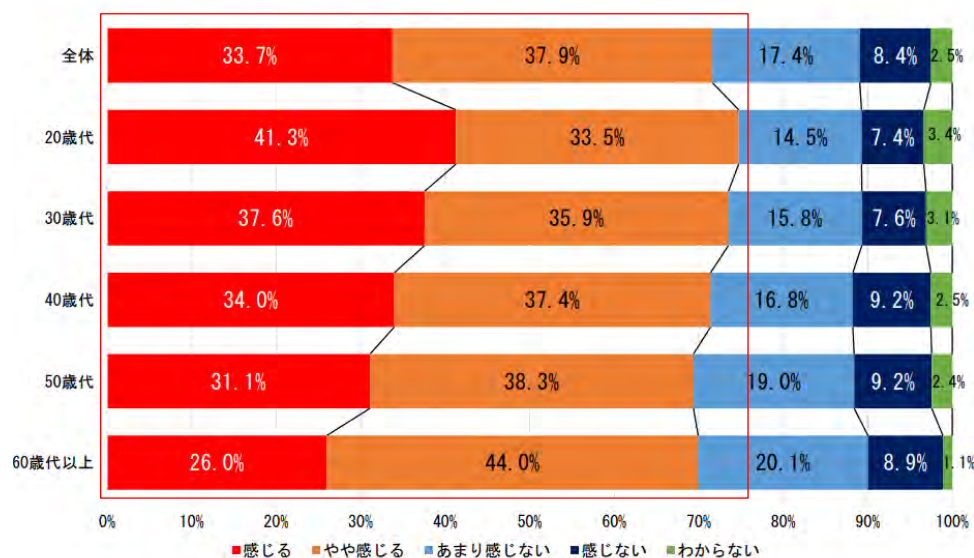
4. 【その他】 GWの過ごし方 (全員)

若い世代を中心に遠方への
移動需要が確認



4. 【その他】 コロナ疲れ (全員)

全ての世代で約7割がコロ
ナ疲れを感じている状況



資料：第3回 新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査
(内閣府)

※調査対象期間：2021. 4. 30～5. 11

(I) 観光：インバウンド

訪日外国人旅行客数・消費額は、コロナの影響により大幅に減少した。（2020年11月の訪日外国人数は57千人で前年同月比で97.7%減少）

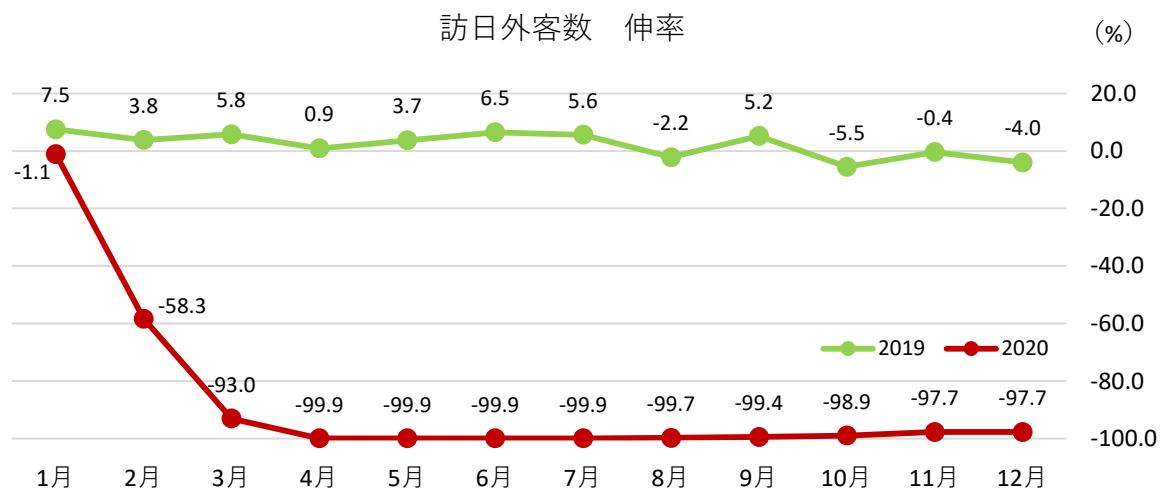
海外では社会経済活動の規制緩和の動きが一時見られたが再拡大の傾向となっている。

インバウンド需要の回復には時間を要することが見込まれるが、今後国内外の動向を注視していく必要がある。



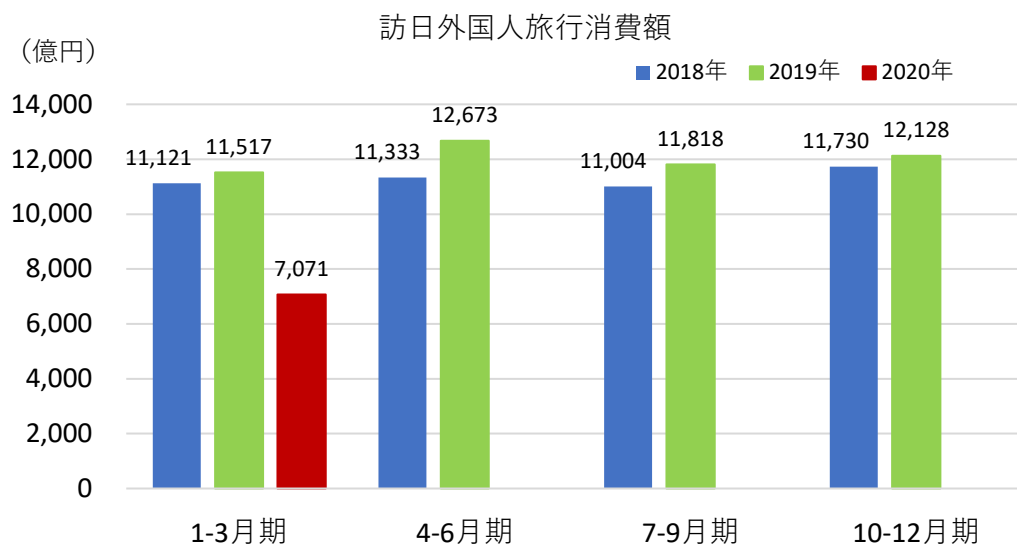
資料：日本政府観光局（JNTO）「訪日外客数」

図 2-223 訪日外客数



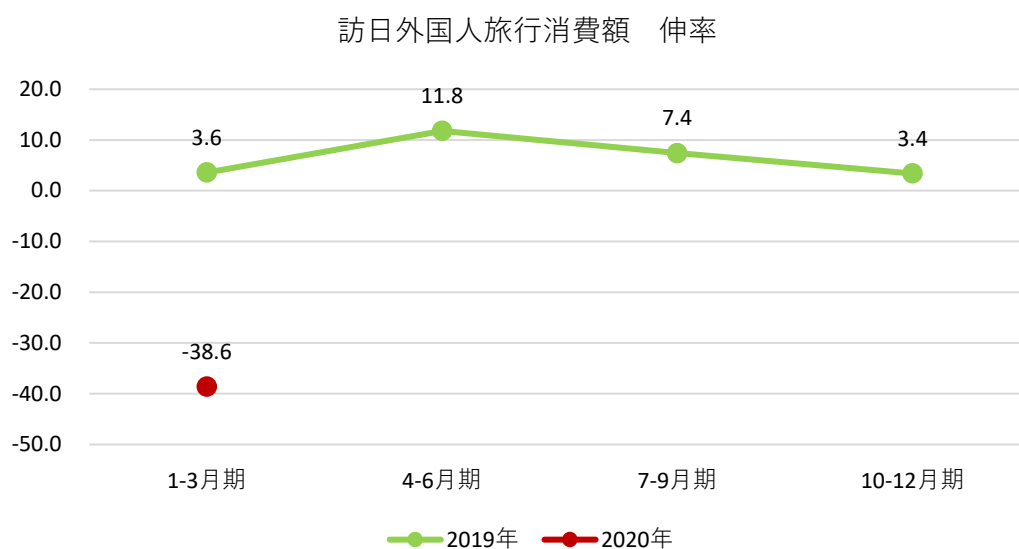
資料：日本政府観光局（JNTO）「訪日外客数」

図 2-224 訪日外国人数伸率



資料：観光庁「訪日外国人の消費動向 2019 年年次報告書」、
「訪日外国人消費動向調査 2020 年 1-3 月期（速報）」

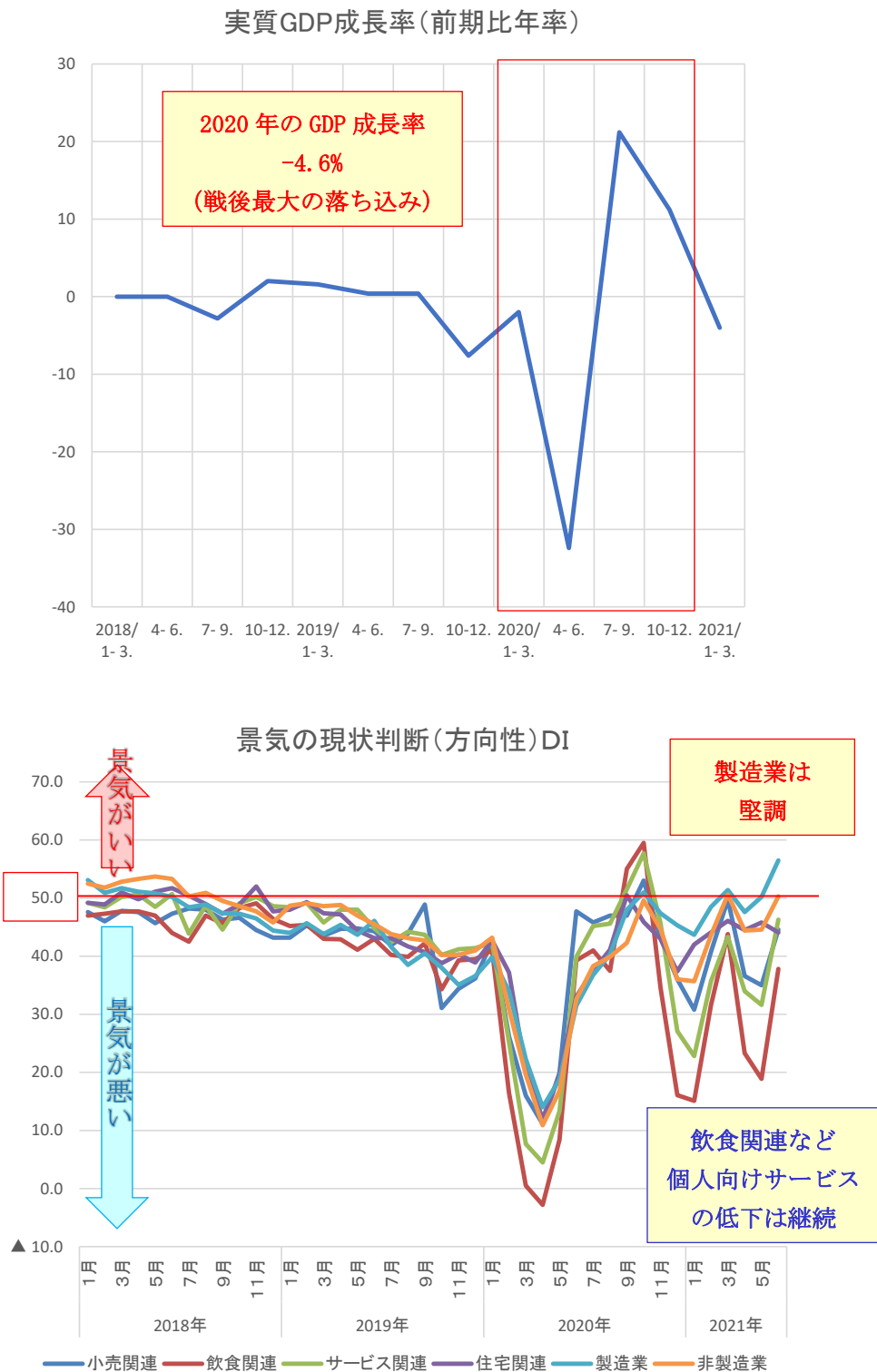
図 2-225 訪日外国人旅行消費額



資料：観光庁「訪日外国人の消費動向 2019 年年次報告書」、
「訪日外国人消費動向調査 2020 年 1-3 月期（速報）」

図 2-226 訪日外国人旅行消費額伸率

2020 年の GDP は戦後最大の下落、21 年 1-3 月期の GDP もマイナス成長となった。しかしながら業種別の景気動向を見ると、個人向けサービスの低下が続くが、製造業は堅調となっている。

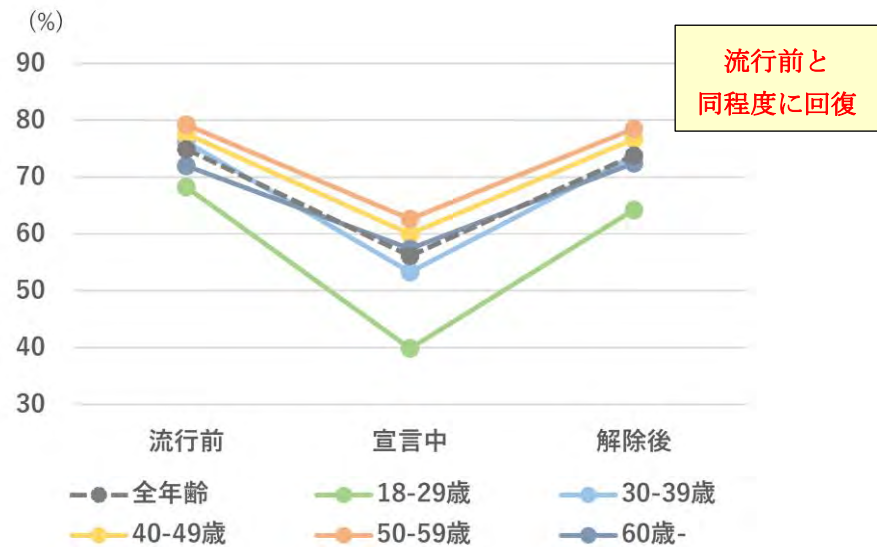


資料：景気ウォッチャー調査（内閣府）

図 2-227 実質 GDP 成長率(前期比年率)および景気の現状判断(方向性)DI

(カ) 生活

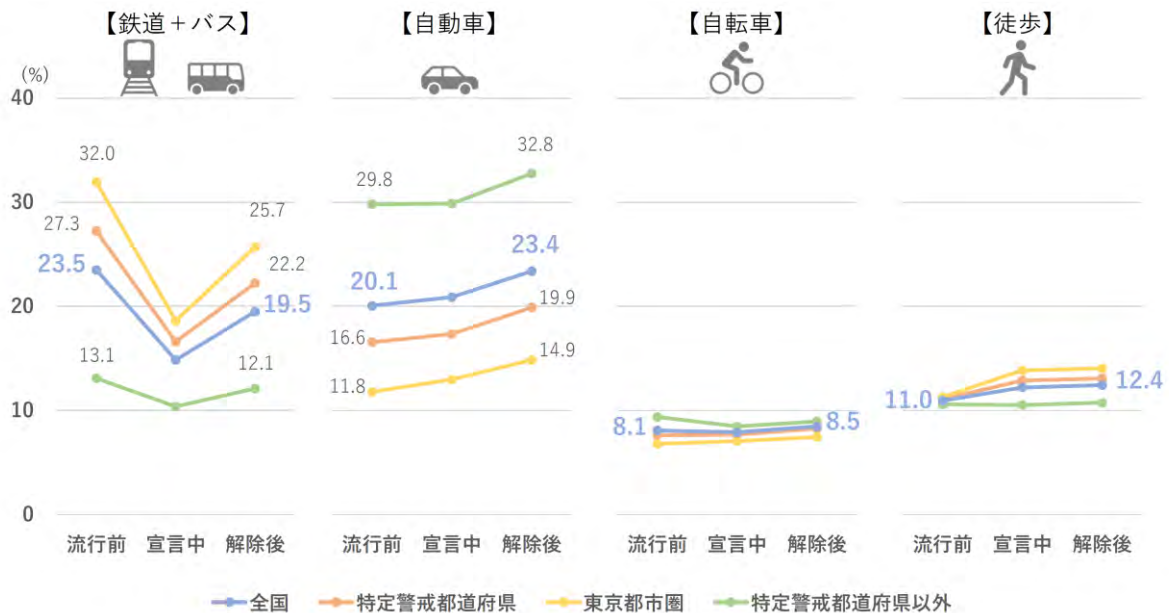
緊急事態宣言後の外出率は、流行前と同程度に回復した。また、東京都市圏の交通分担率は、自動車利用が流行前に比べ3ポイント増加した。



資料：全国の都市における生活・行動の変化－新型コロナ生活行動調査概要－
（国土交通省都市局都市計画課 R2.8実施）

※同一の行動、活動を24時間実施している回答は集計対象外としている
※外出率とは、ある1日に外出している人の割合のこと

図 2-228 外出率



資料：全国の都市における生活・行動の変化－新型コロナ生活行動調査概要－
（国土交通省都市局都市計画課 R2.8実施）

※同一の行動、活動を24時間実施している回答は集計対象外としている
※上記以外に、タクシー、バイク、その他、不明があるため足しても100%にならない

図 2-229 地域別の代表交通分担率

2.3.2. 沿線地域の社会経済状況の整理

(1) 沿線地域の社会経済状況の整理結果

1) 沿道環境

(7) 大気環境状況

表 2-79 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 東京都自動車排出ガス測定局	二酸化窒素・浮遊粒子状物質(年平均値)	2010 年度～2020 年度	－
川崎市一般環境大気測定局 川崎市自動車排出ガス測定局	一酸化窒素・二酸化窒素・浮遊粒子状物質(年平均値)	2010 年度～2020 年度	－

●:世田谷区、●:大田区、●:川崎市

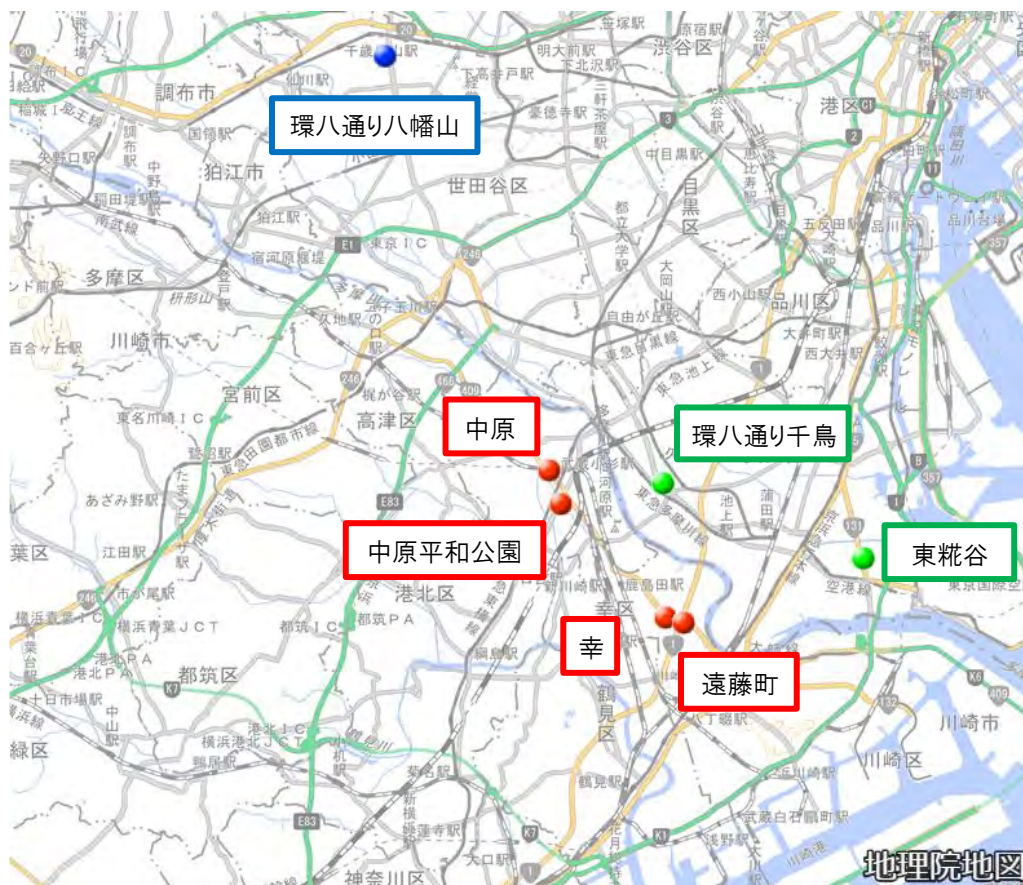


図 2-230 大気汚染状況測定地点

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となっている。

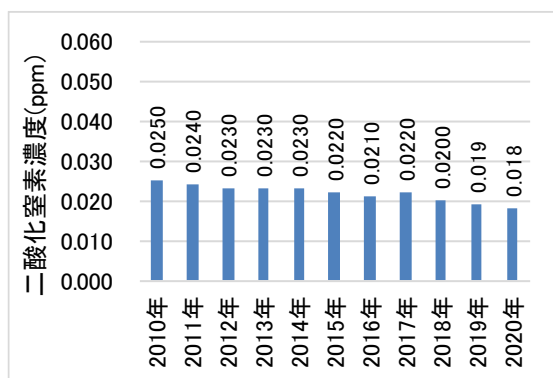


図 2-231 大田区東糀谷
二酸化窒素濃度 年平均

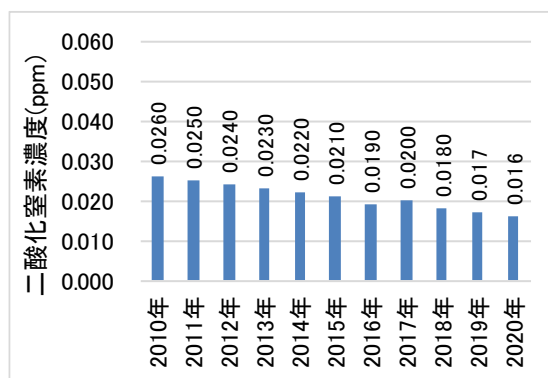


図 2-232 環八通り千鳥
二酸化窒素濃度 年平均

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となっている。

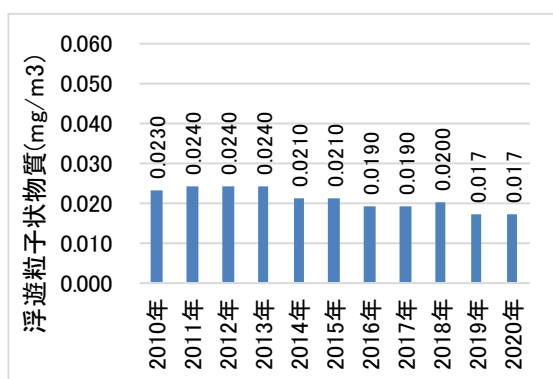


図 2-233 大田区東糀谷
浮遊粒子状物質 年平均

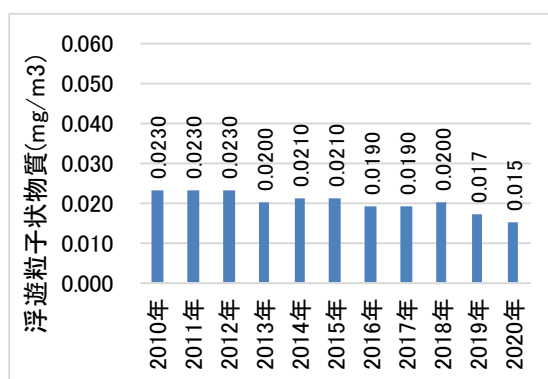


図 2-234 環八通り千鳥
浮遊粒子状物質 年平均

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となっている。

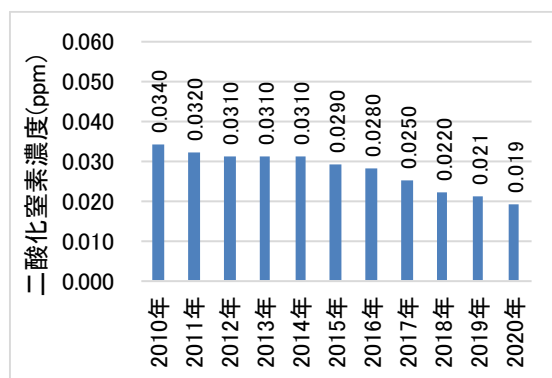


図 2-235 環八通り八幡山
二酸化窒素濃度 年平均

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となっている。

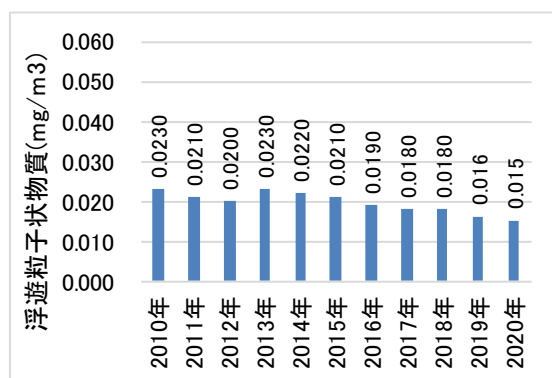


図 2-236 環八通り八幡山
浮遊粒子状物質 年平均

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となっている。

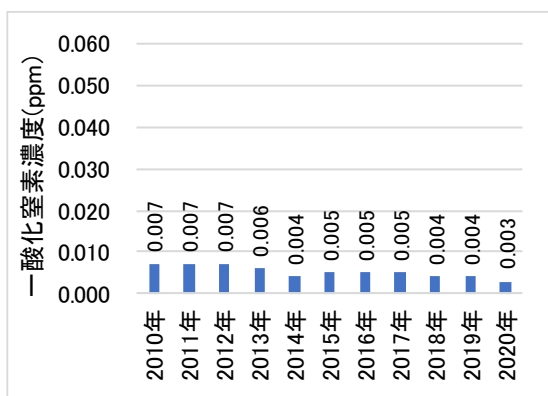


図 2-237 幸 一酸化窒素濃度

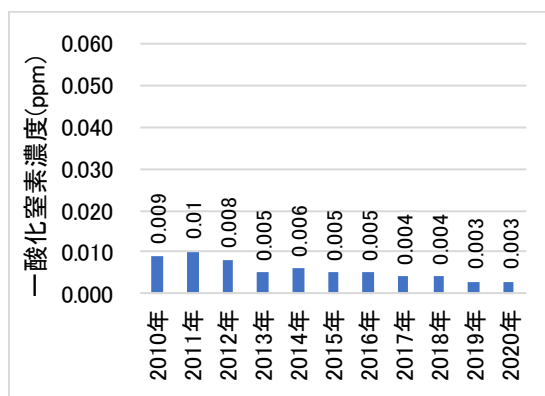


図 2-238 中原 一酸化窒素濃度

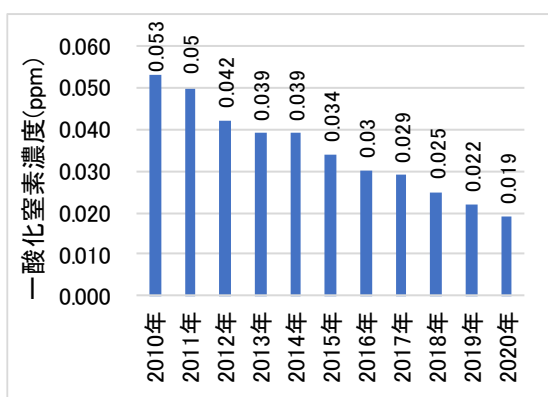


図 2-239 遠藤町 一酸化窒素濃度

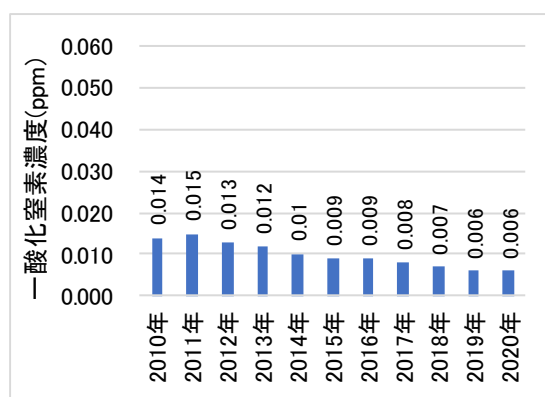


図 2-240 中原平和公園 一酸化窒素濃度

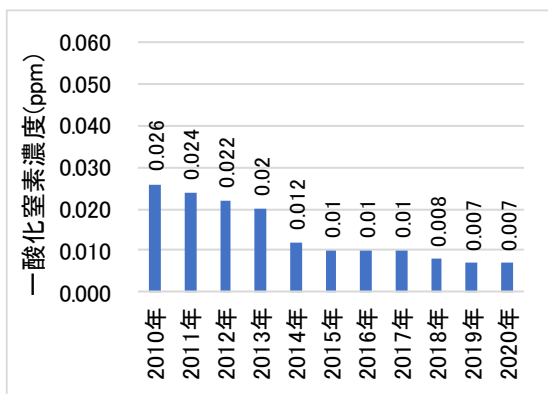


図 2-241 柿生 一酸化窒素濃度

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となっている。

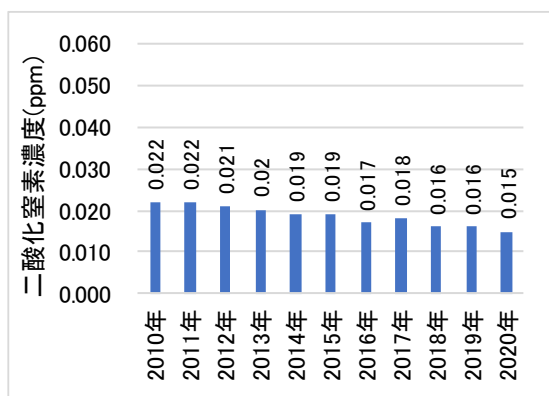


図 2-242 幸 二酸化窒素濃度

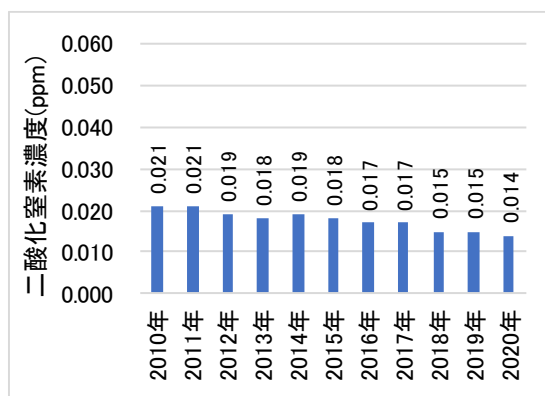


図 2-243 中原 二酸化窒素濃度

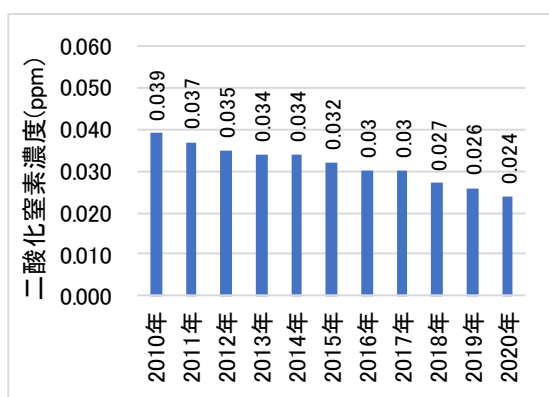


図 2-244 遠藤町 二酸化窒素濃度

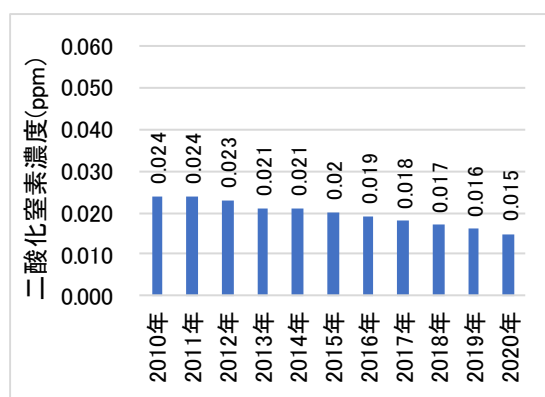


図 2-245 中原平和公園 二酸化窒素濃度

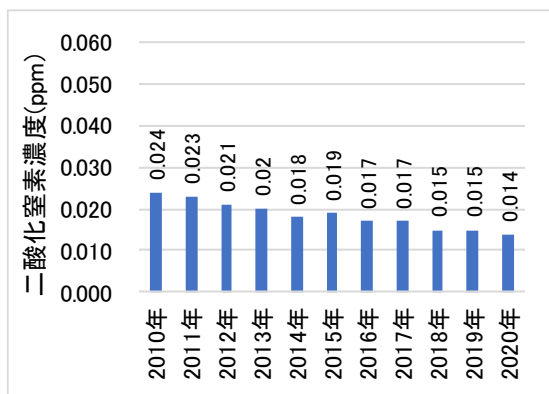


図 2-246 柿生 二酸化窒素濃度

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となっている。

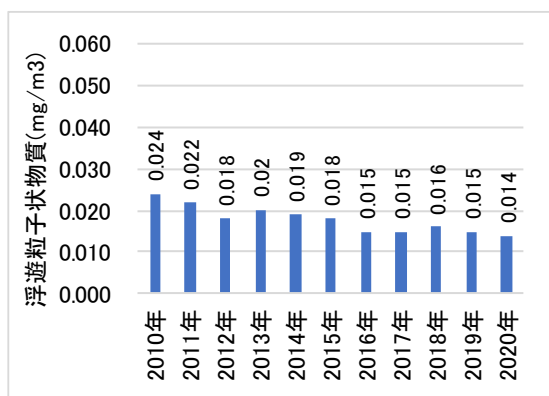


図 2-247 幸 浮遊粒子状物質

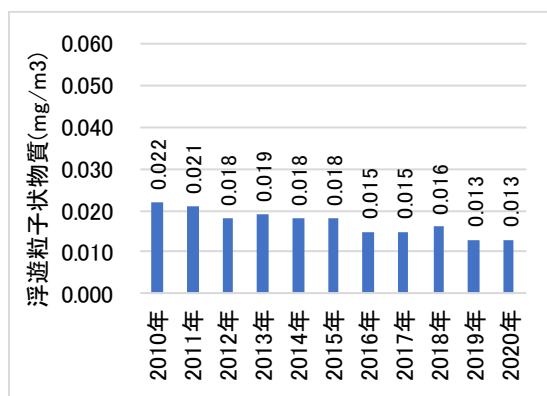


図 2-248 中原 浮遊粒子状物質

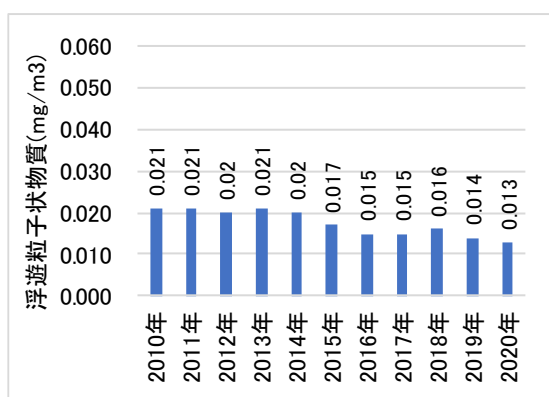


図 2-249 遠藤町 浮遊粒子状物質

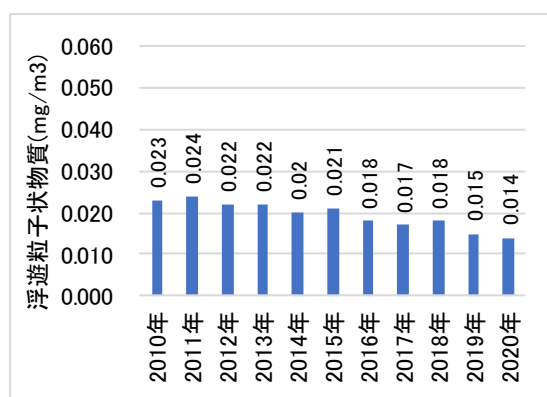


図 2-250 中原平和公園 浮遊粒子状物質

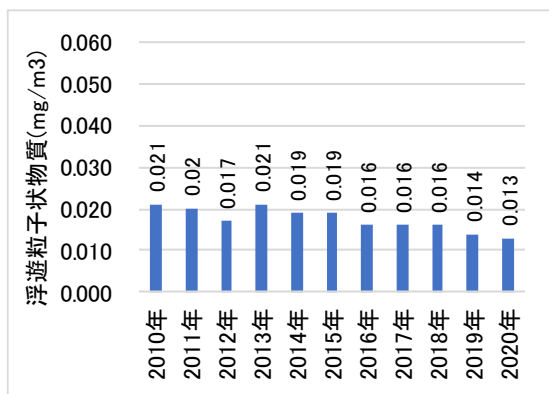


図 2-251 柿生 浮遊粒子状物質

(4) 騒音状況

表 2-80 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～2019 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～2019 年度	-

●: 世田谷区、●: 大田区、●: 川崎市



図 2-252 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。近年は環境基準値内となっている。

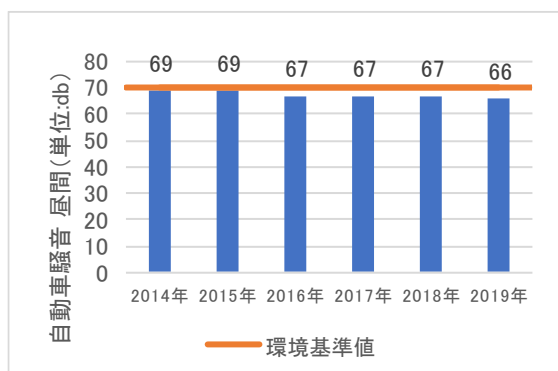


図 2-253 大田区 環八通り 昼間

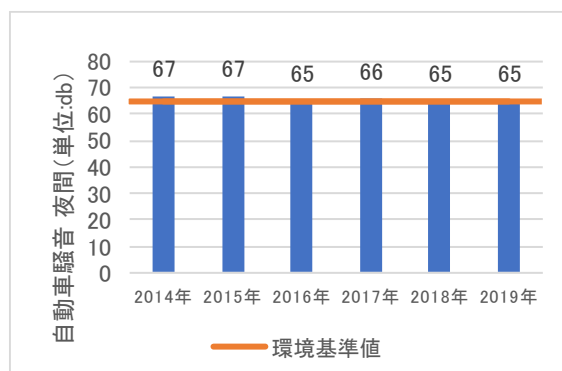


図 2-254 大田区 環八通り 夜間

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を超える値となっている。

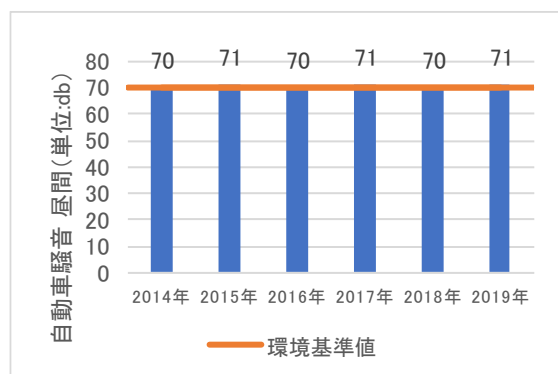


図 2-255 川崎市 一般国道1号 昼間

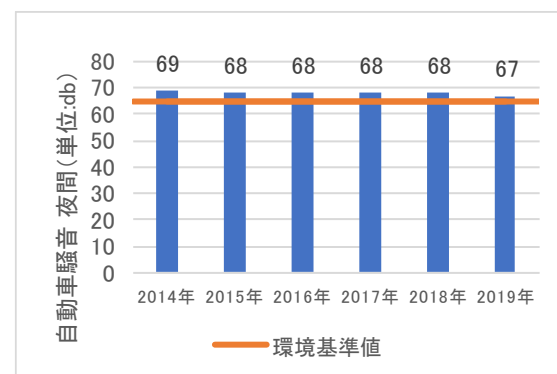


図 2-256 川崎市 一般国道1号 夜間

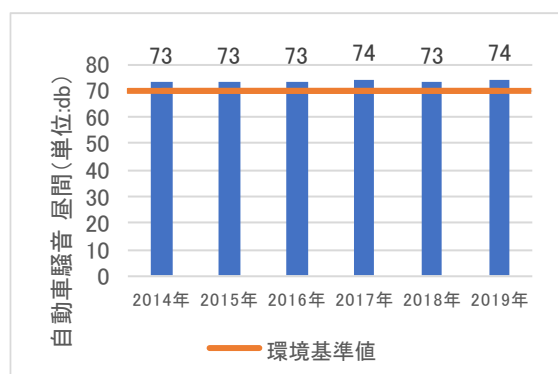


図 2-257 川崎市 野川菅生線 昼間

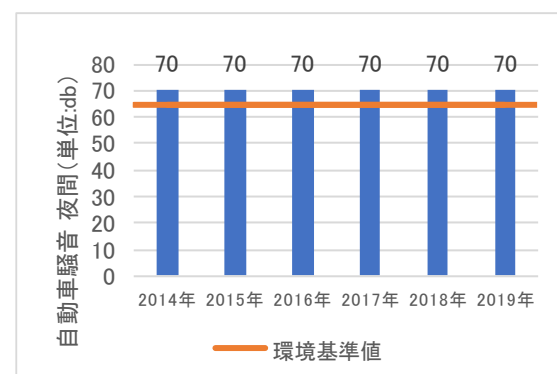


図 2-258 川崎市 野川菅生線 夜間

2) 産業

(7) 産業状況

A) 事業所数

表 2-81 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(市区町村編)	事業所数	2011 年、2015 年	-
工業統計調査(地域別統計表)	事業所数	2008～2010 年 2012～2014 年 2016～2019 年	-

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、2019 年時点で約千事業所となっている。

東京都特別区の事業所数平均と比べ、世田谷区は平均以下、大田区は 4 倍となっている。
神奈川県政令都市の事業所数平均と比べ、川崎市は平均以下となっている。

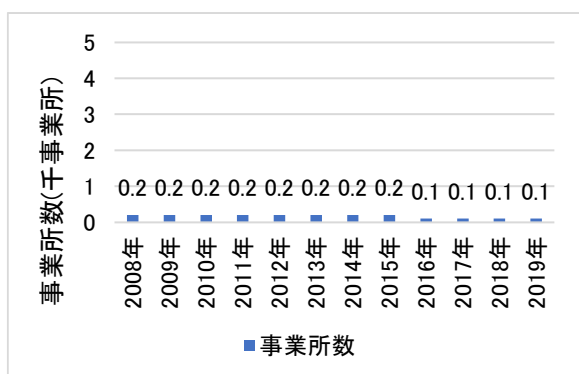


図 2-259 世田谷区 事業所数

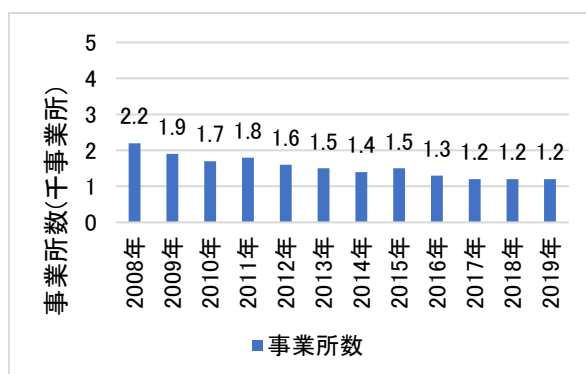


図 2-260 大田区 事業所数

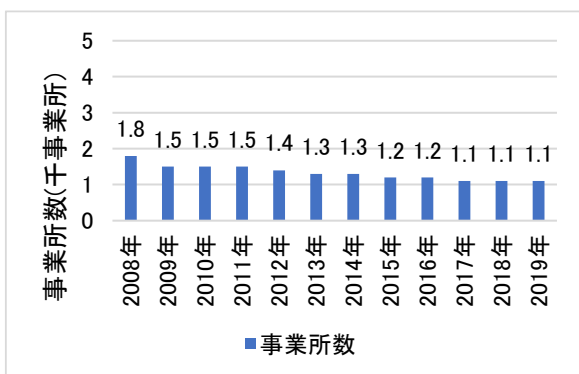


図 2-261 川崎市 事業所数

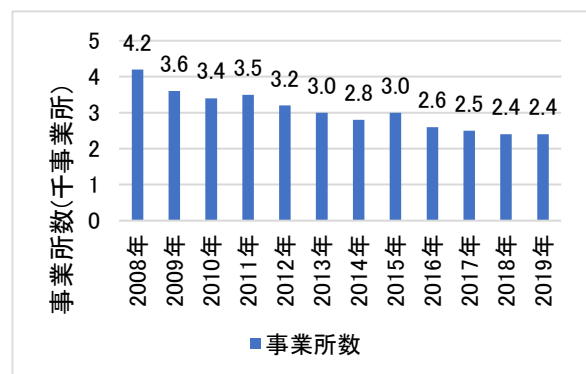


図 2-262 合計 事業所数

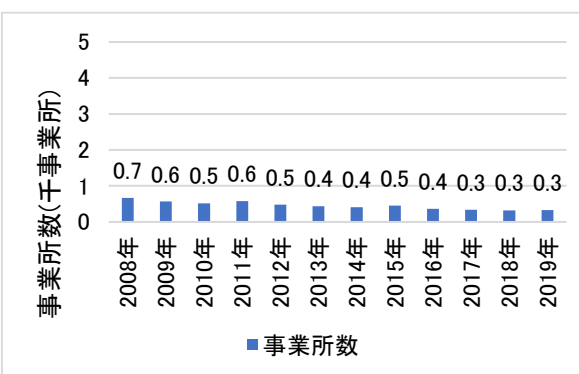


図 2-263 事業所数 東京都特別区平均

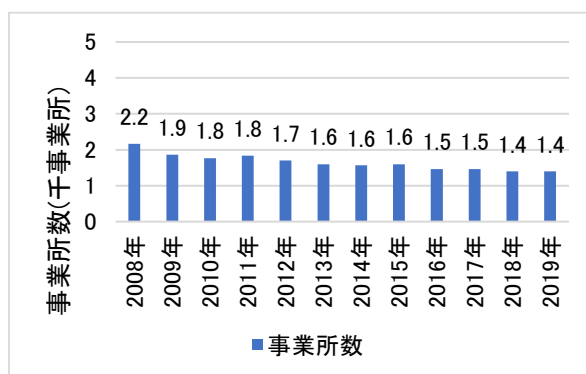


図 2-264 事業所数 神奈川県 政令市平均

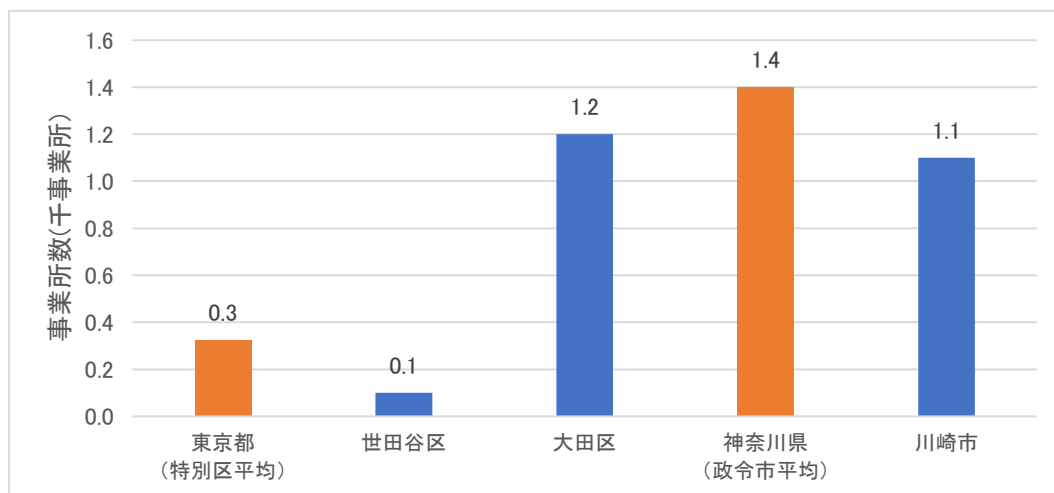


図 2-265 2019 年 事業所数

B) 従業員数

表 2-82 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(市区町村編)	従業員数	2011 年、2015 年	-
工業統計調査(地域別統計表)	従業員数	2008～2010 年 2012～2014 年 2016～2019 年	-

従業員数は全体的に減少傾向にあったが、川崎市は 2019 年に増加した。1 市 2 区の中では川崎市が最も多く、2019 年時点では約 4.8 万人、次いで大田区が約 1.9 万人となっている。

東京都特別区の従業員数平均と比べ、世田谷区は平均以下、大田区は 3 倍となっている。神奈川県政令都市の従業員数平均と比べ、川崎市は平均以下となっている。

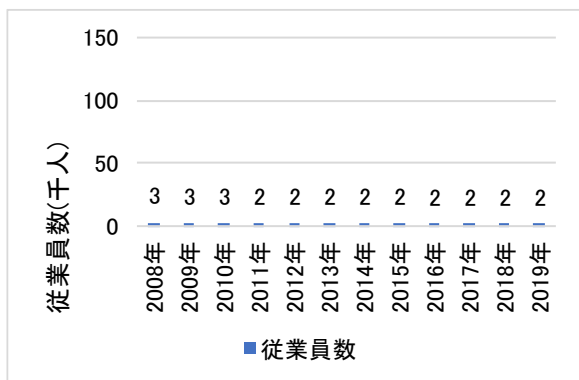


図 2-266 世田谷区 従業員数

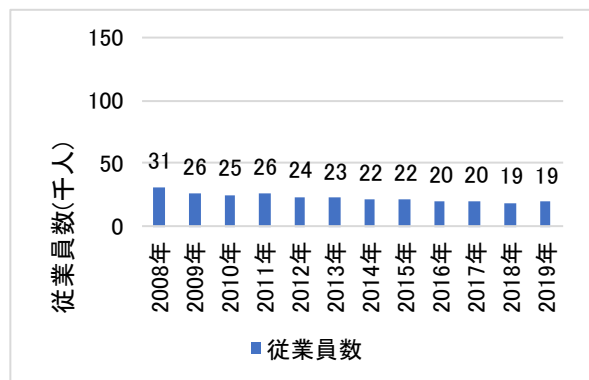


図 2-267 大田区 従業員数

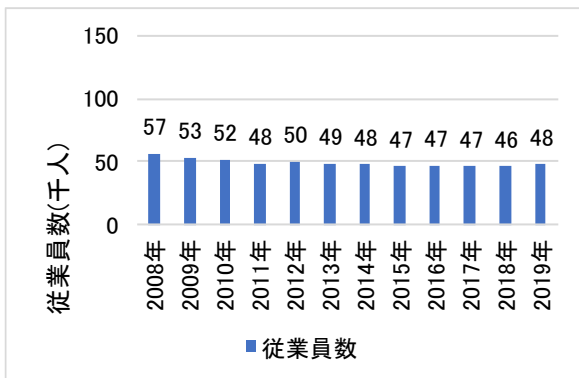


図 2-268 川崎市 従業員数

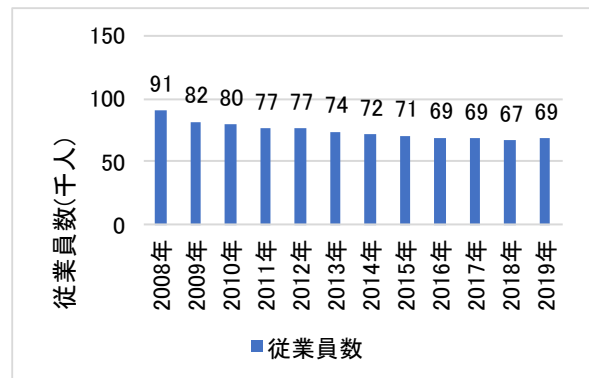


図 2-269 合計 従業員数

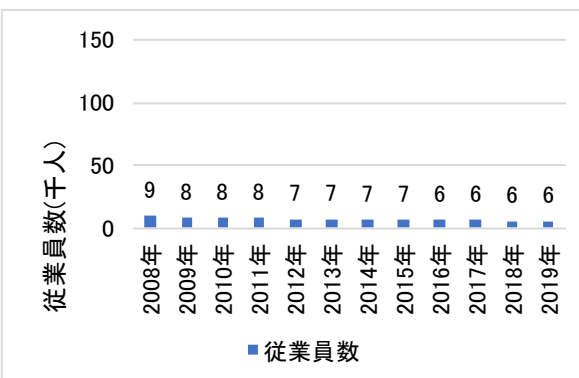


図 2-270 従業員数 東京都特別区平均

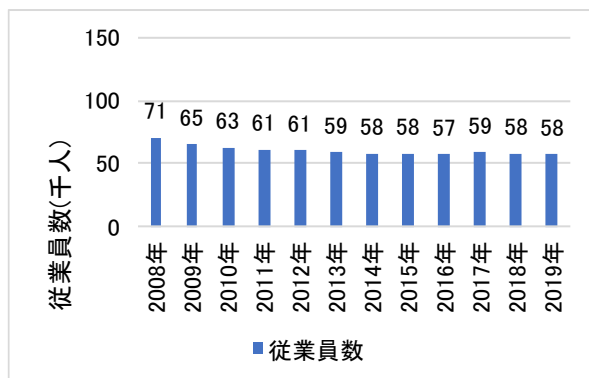


図 2-271 従業員数 神奈川県 政令市平均

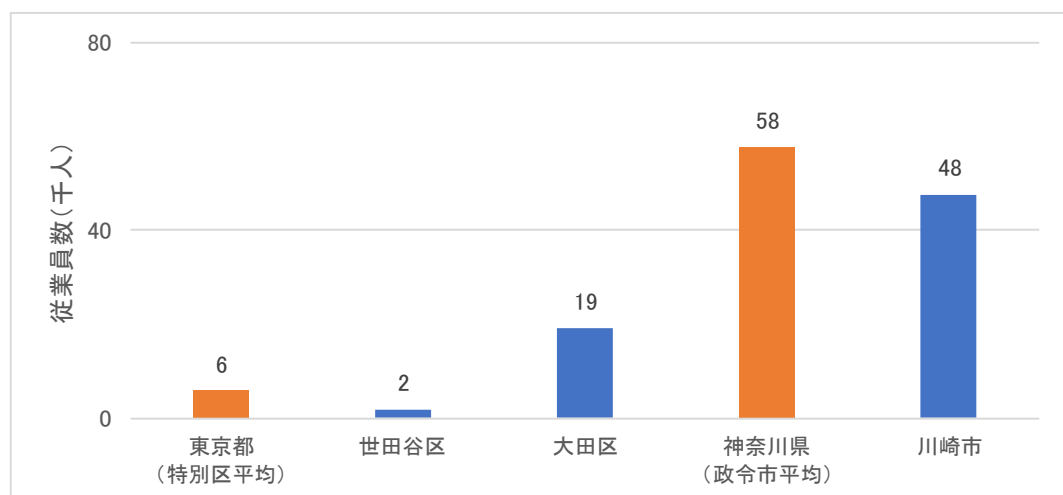


図 2-272 2019 年 従業員数

C) 製造品出荷額等

表 2-83 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 (市区町村編)	製造品出荷額等	2011 年、2015 年	-
工業統計調査(地域別統計表)	製造品出荷額等	2008～2010 年 2012～2014 年 2016～2019 年	-

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、2019 年時点で約 4.1 億円となっている。

東京都特別区の製造品出荷額平均と比べ、世田谷区は平均以下、大田区 4 は倍となっている。

神奈川県政令都市の製造品出荷額平均と比べ、川崎市は 1.3 倍となっている。

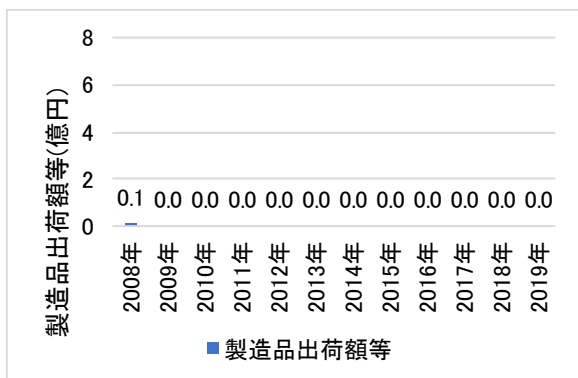


図 2-273 世田谷区 製造品出荷額等

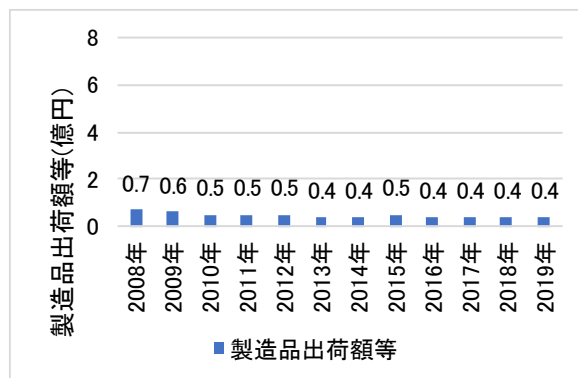


図 2-274 大田区製造品出荷額等

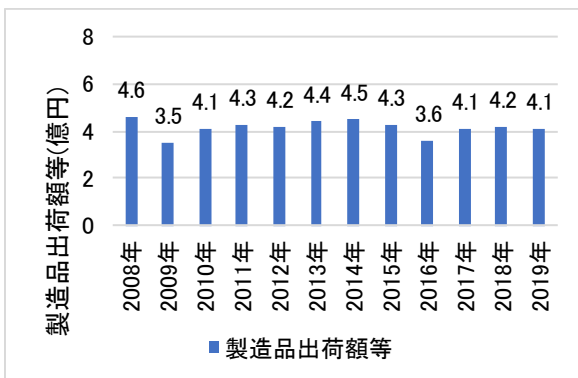


図 2-275 川崎市 製造品出荷額等

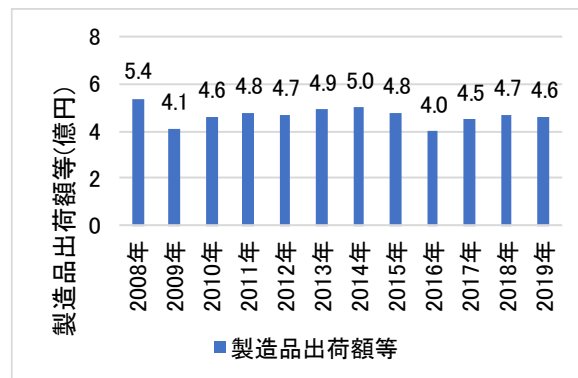


図 2-276 合計 製造品出荷額等

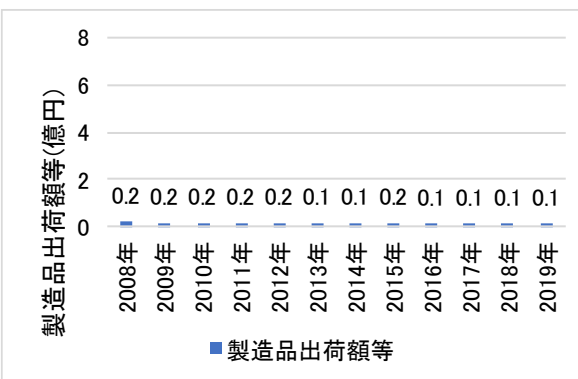


図 2-277 製造品出荷額等 東京都特別区平均

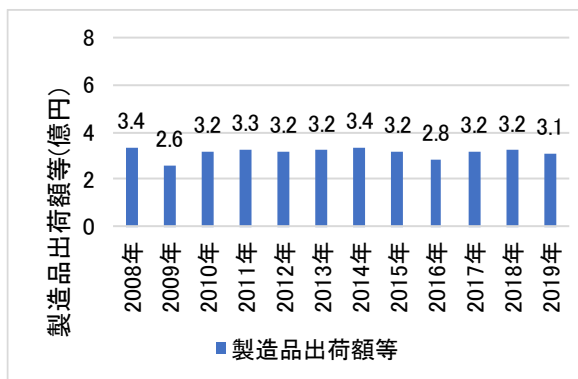


図 2-278 製造品出荷額等 神奈川県 政令市平均

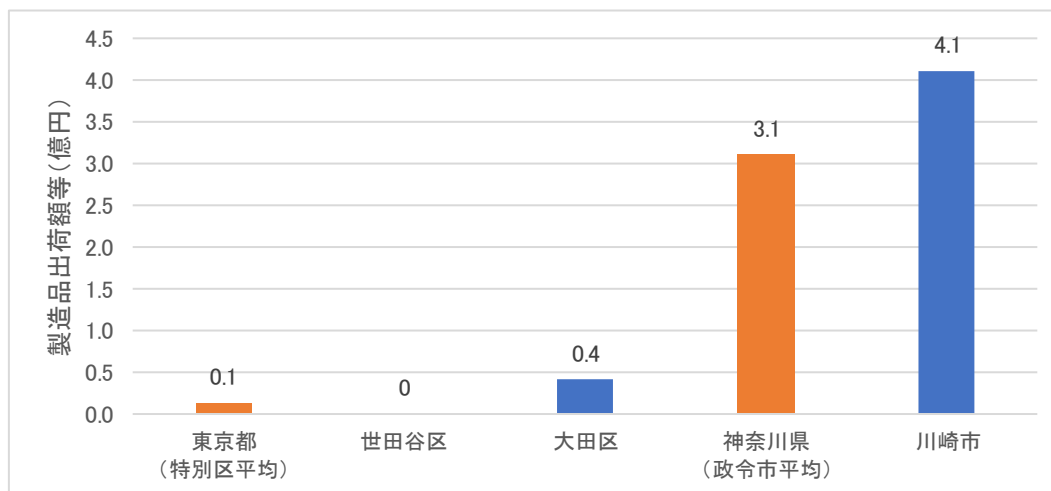


図 2-279 2019 年 製造品出荷額等

(イ) 京浜港の利用状況

A) 輸出入品目

表 2-84 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港港勢	海上出入貨物の品種別・年次別表	2020 年	－
横浜港統計年報	海上出入貨物年次別取扱量		－
川崎港統計年報	海上出入貨物 公共・民間・沖荷役 錨地別取扱状況表		－

京浜港全体の輸出入量は約 2.1 億トンで、3 港の中では東京港が最も多く、約 0.8 億トン、次いで川崎港が約 0.68 億トン、横浜港が約 0.65 億トンとなっている。

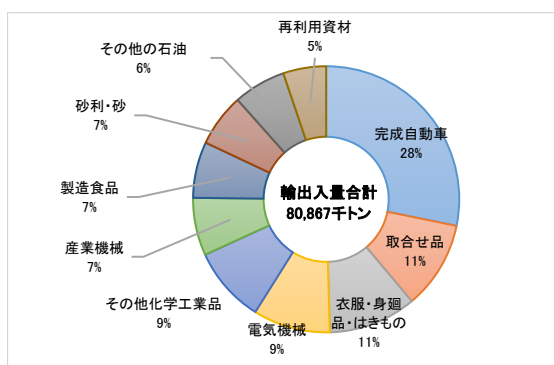


図 2-280 東京港 輸出入品目

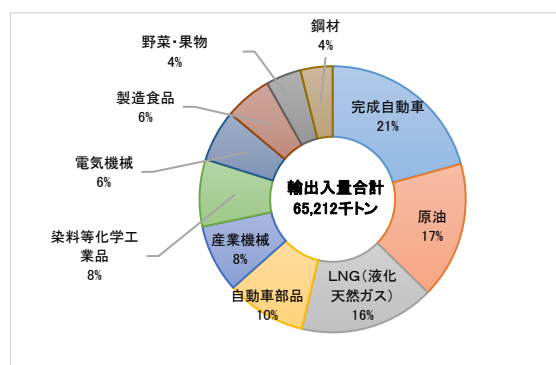


図 2-281 横浜港 輸出入品目

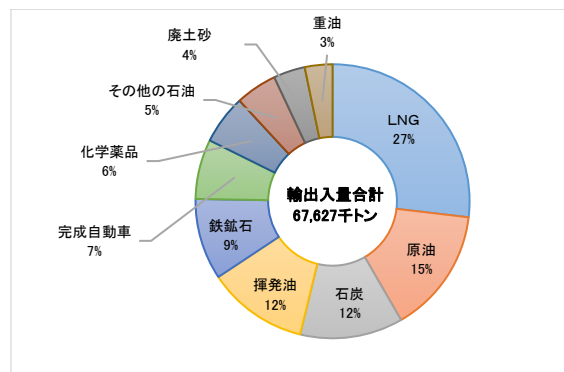


図 2-282 川崎港 輸出入品目

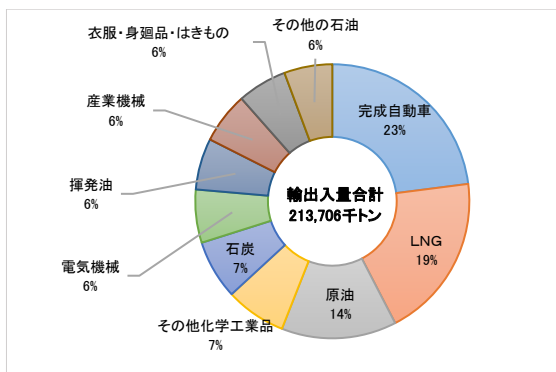


図 2-283 合計 輸出入品目

※上位 10 位の輸出入品目の割合

B) 輸出品目

表 2-85 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港港勢	海上出入貨物の品種別・年次別表	2020 年	—
横浜港統計年報	海上出入貨物年次別取扱量		—
川崎港統計年報	海上出入貨物 公共・民間・沖荷役 錨地別取扱状況表		—

京浜港全体では約 1 億トンの輸出品も取り扱っており、3 港の中では川崎港が最も多く、約 0.5 億トン、次いで東京港が約 0.3 億トン、横浜港が約 0.2 億トンとなっている。

京浜港全体での輸出品目としては「完成自動車」が 25%と最も多く、次いで「LNG」が 22%となっている。

東京港では「完成自動車」が 34%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 14%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 16%となっている。

川崎港は「LNG」が 35%と最も多く、次いで「原油」が 18%となっている。

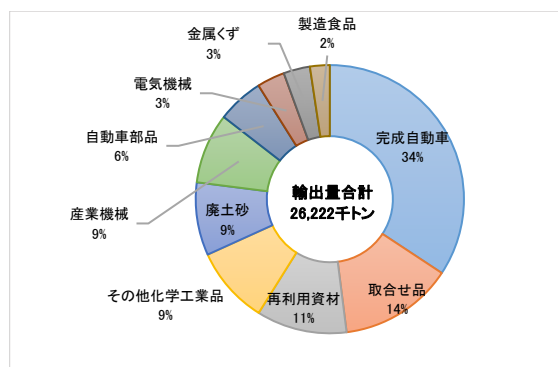


図 2-284 東京港 輸出品目

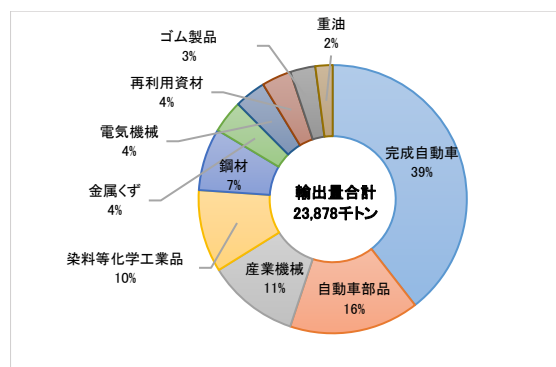


図 2-285 横浜港 輸出品目

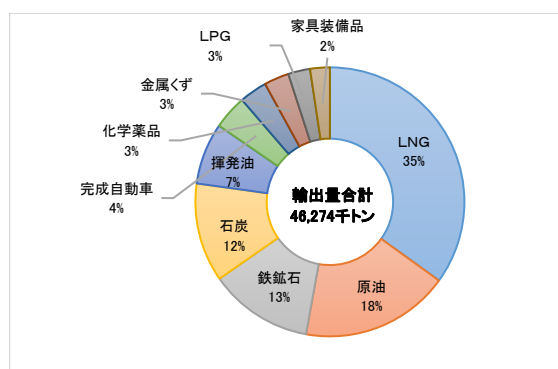


図 2-286 川崎港 輸出品目

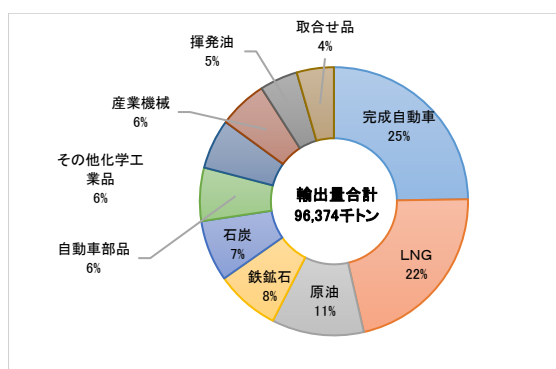


図 2-287 合計 輸出品目

※上位 10 位の輸出入品目の割合

C) 輸入品目

表 2-86 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港港勢	海上出入貨物の品種別・年次別表	2020 年	—
横浜港統計年報	海上出入貨物年次別取扱量		—
川崎港統計年報	海上出入貨物 公共・民間・沖荷役 錨地別取扱状況表		—

京浜港全体では約 1.1 億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、約億 0.5 トン、次いで横浜港が約 0.4 億トン、川崎港が約 0.2 億トンとなっている。

京浜港全体での輸入品目としては「完成自動車」が 15%と最も多く、次いで「原油」が 13%となっている。

東京港は「完成自動車」が 18%と最も多く、次いで「衣服・身廻品・はきもの」が 15%となっている。

横浜港は「原油」が 27%と最も多く、次いで「LNG/液化天然ガス」が 27%となっている。

川崎港は「揮発油」が 19%と最も多く、次いで「その他の石油」が 13%となっている。

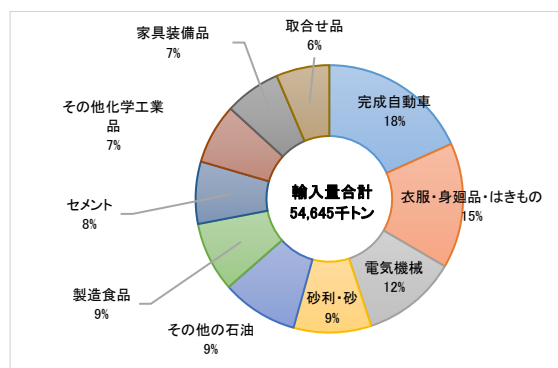


図 2-288 東京港 輸入品目

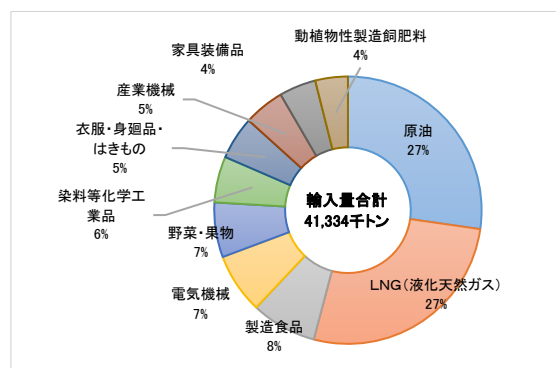


図 2-289 横浜港 輸入品目

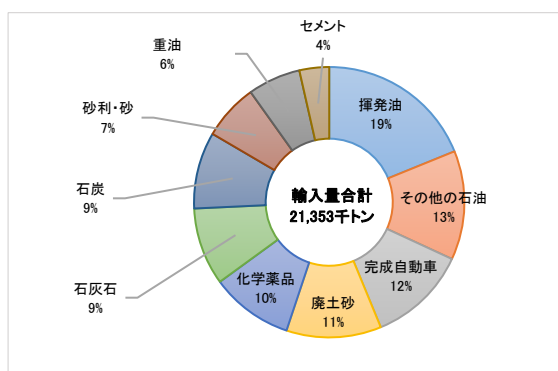


図 2-290 川崎港 輸入品目

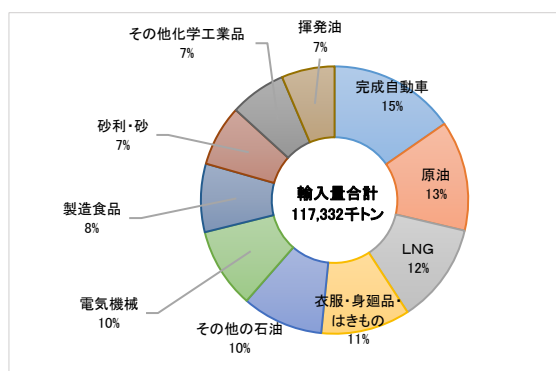


図 2-291 合計 輸入品目

※上位 10 位の輸出入品目の割合

D) 輸出入額

表 2-87 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港港勢	輸出入額	2011 年～ 2020 年	—
横浜港統計年報			—
川崎港統計年報			—

輸出入額は全体的にやや増加傾向にあったが、2020 年に減少した。京浜港の中では東京港が最も多く、2020 年時点では約 16.2 兆円、次いで横浜港が約 9.9 兆円、川崎港が約 2.7 兆円となっている。

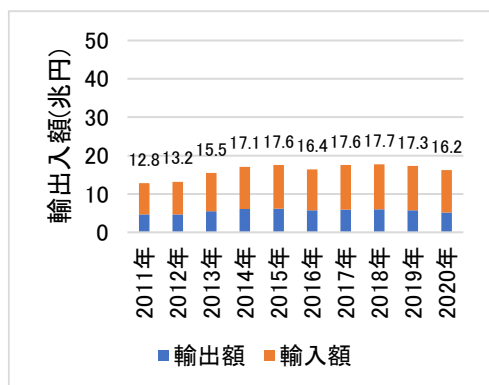


図 2-292 東京港 輸出入額合計

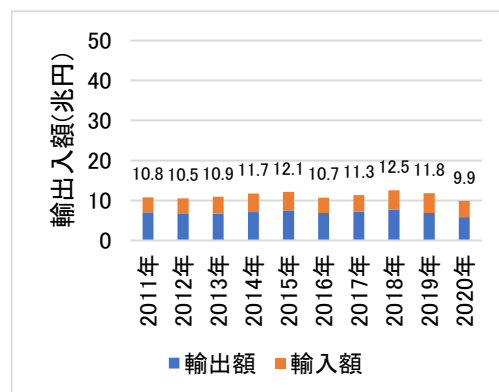


図 2-293 横浜港 輸出入額合計

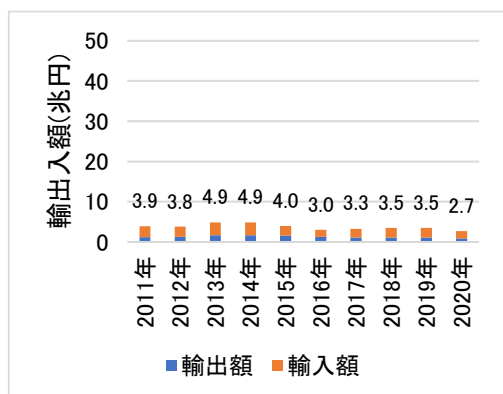


図 2-294 川崎港 輸出入額合計

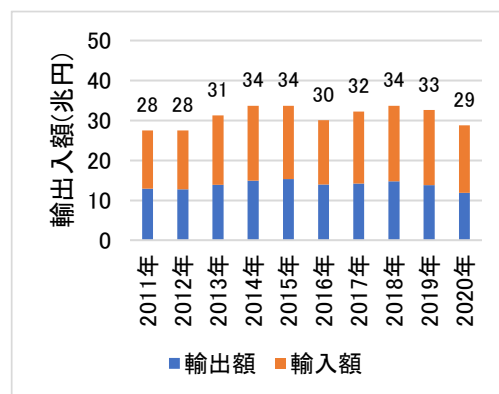


図 2-295 京浜港(合計) 輸出入額合計

E) 輸出額

表 2-88 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港港勢	輸出額	2011 年～ 2020 年	—
横浜港統計年報			—
川崎港統計年報			—

輸出額は全体的に横ばい傾向にあったが、2020 年に減少した。京浜港の中では横浜港が最も多く、2020 年時点では約 5.8 兆円、次いで東京港が約 5.2 兆円、川崎港が約 0.9 兆円となっている。

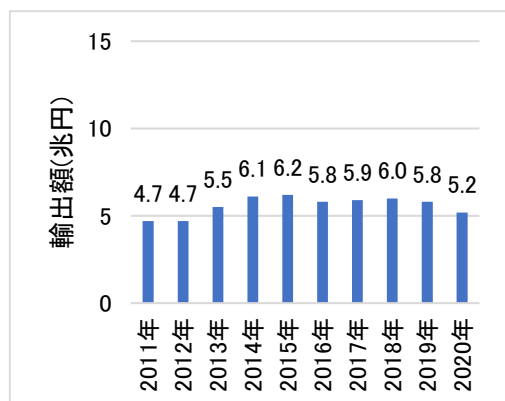


図 2-296 東京港 貿易額

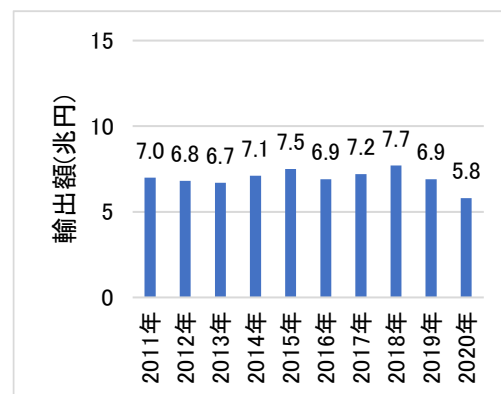


図 2-297 横浜港 貿易額

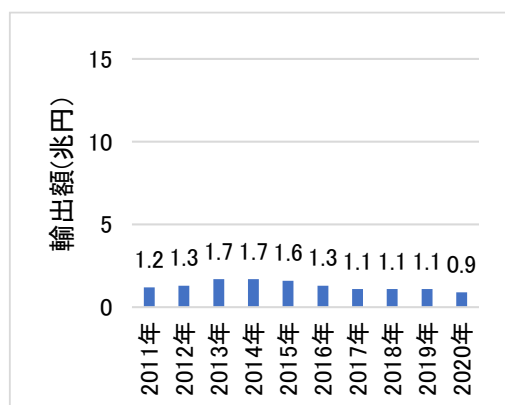


図 2-298 川崎港 貿易額

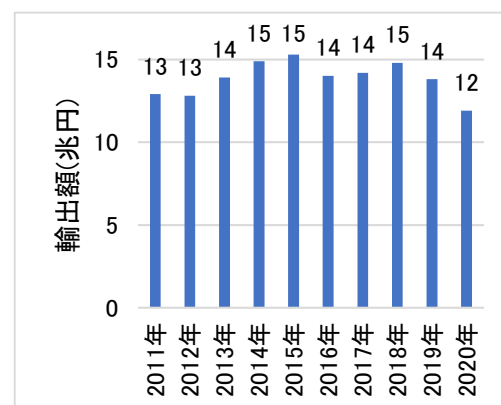


図 2-299 京浜港(合計) 貿易額

F) 輸入額

表 2-89 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京港港勢	輸入額	2011 年～ 2020 年	—
横浜港統計年報			—
川崎港統計年報			—

輸入額は全体的に増加傾向にあったが、2020 年に減少した。京浜港の中では東京港が最も多く、2020 年時点では約 11.0 兆円、次いで横浜港が約 4.1 兆円、川崎港が約 1.8 億円となっている。

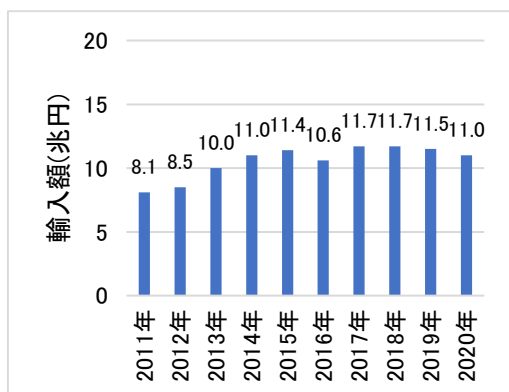


図 2-300 東京港 輸入額

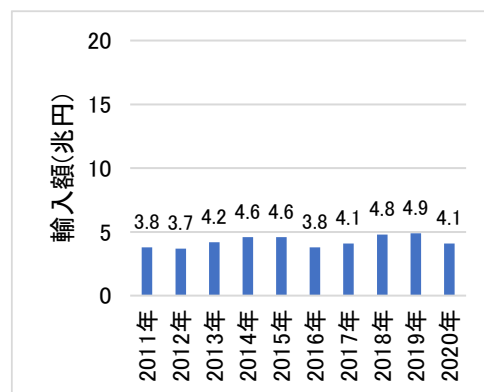


図 2-301 横浜港 輸入額

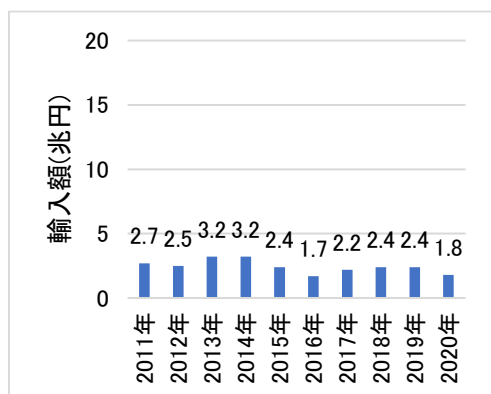


図 2-302 川崎港 輸入額

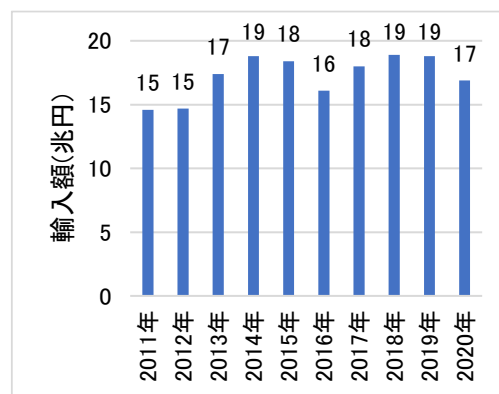


図 2-303 京浜港(合計) 輸入額

(ウ) 京浜港の輸送状況

A) 方面別コンテナ車流動

表 2-90 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	-
港湾調査	コンテナ個数表	2011 年～2020 年	-
交通政策審議会 第 58 回港湾分科会	資料 2-1 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	2025 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。

京浜港のコンテナ取扱貨物量は増加傾向にあったが、2020 年に減少した。2020 年時点では 758 万 TEU となっている。

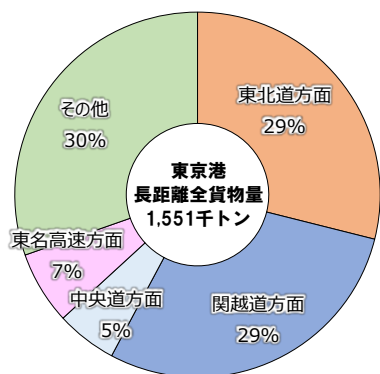


図 2-304 東京港 方面別コンテナ車流動

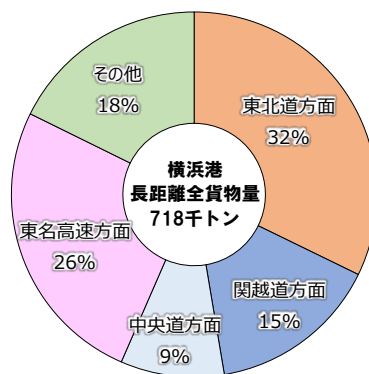


図 2-305 横浜港 方面別コンテナ車流動

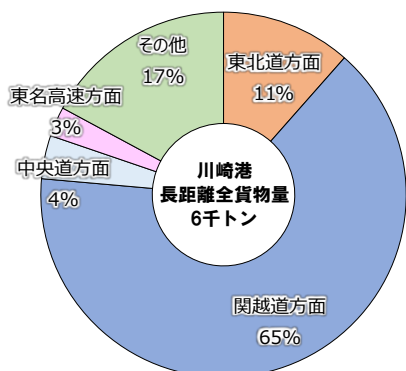


図 2-306 川崎港 方面別コンテナ車流動

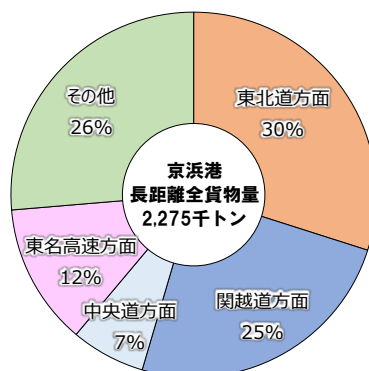


図 2-307 京浜港(合計) 方面別コンテナ車流動

※愛知県以西を東名高速方面に含める

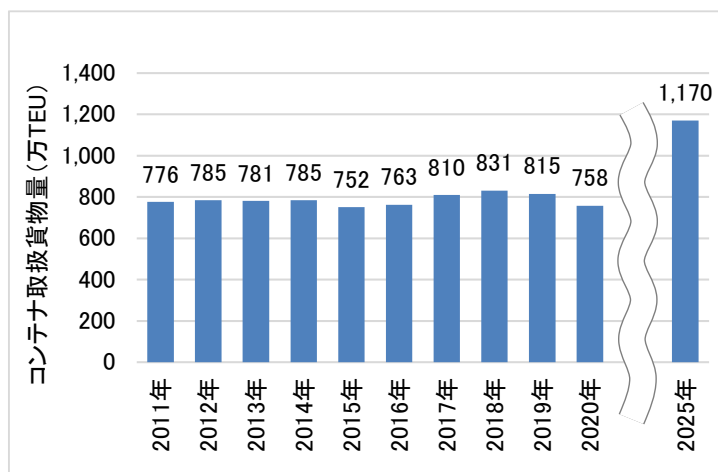


図 2-308 京浜港 コンテナ取扱貨物量

(I) 羽田空港の利用状況

表 2-91 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	輸出入品別表	2020 年	－
	輸出入額	2012 年～2020 年	－
空港管理状況調書	取扱貨物量	2009 年～2020 年	－
国土交通白書 2021	羽田空港の旅客数・年間発着枠の推移	2012 年～2019 年	－

羽田空港の輸出品目は「化学製品」が 20.5%と最も多く、次いで「機械類・輸送用機器」が 9.0%となっている。

輸出額は近年減少傾向にあり、2020 年時点で約 0.2 兆円となっている。

輸入品目は「機械類・輸送用機器」が 51.3%と最も多く、次いで「化学製品」が 12.0%となっている。

輸入額は増加傾向にあったが 2020 年に減少した。2020 年時点で約 0.5 兆円となっている。

貨物取扱量は全体的に増加傾向にあったが、2020 年に減少した。2020 年時点の国際線・国内線の貨物取扱量の合計は 772 千トンとなっている。

発着枠回数は増加傾向にあり、2019 年時点では 48.6 万回となっている。

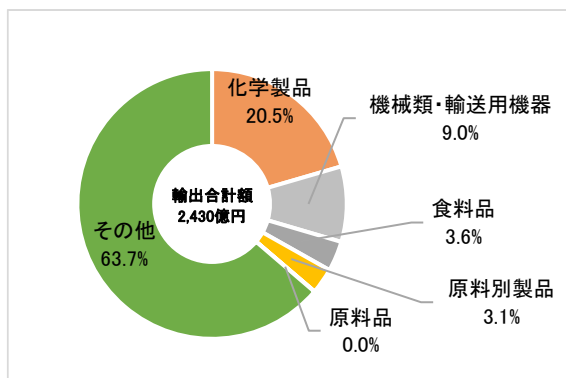


図 2-309 輸出品目

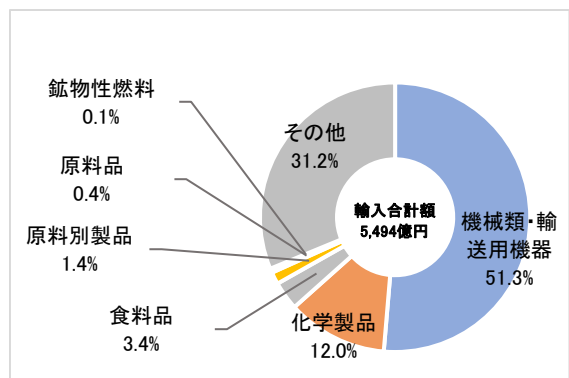


図 2-310 輸入品目

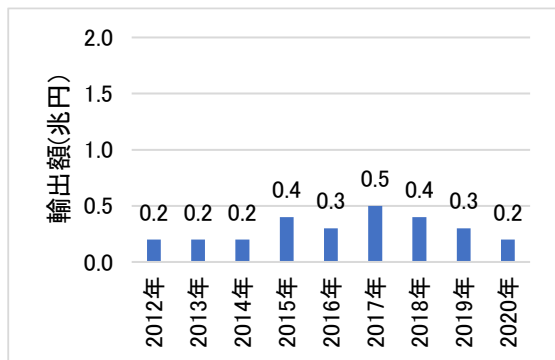


図 2-311 輸出額

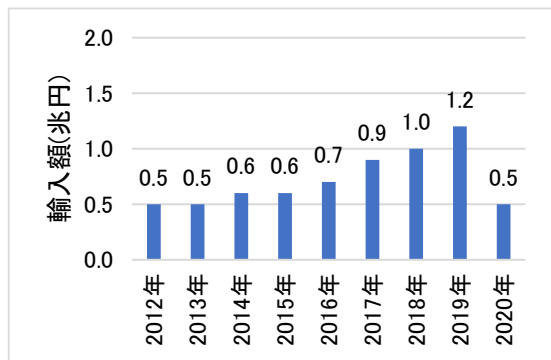


図 2-312 輸入額

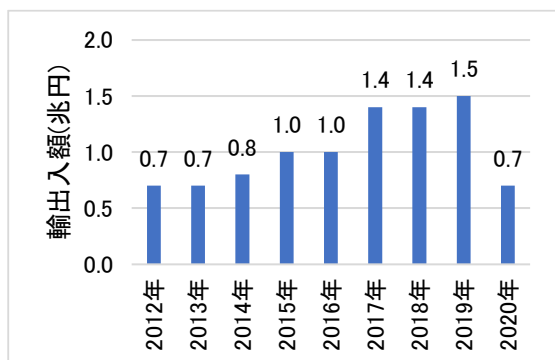


図 2-313 輸出入額

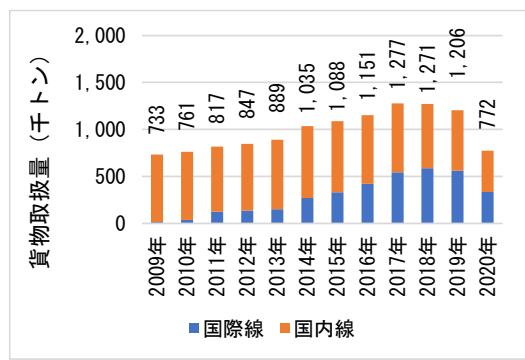


図 2-314 貨物取扱量

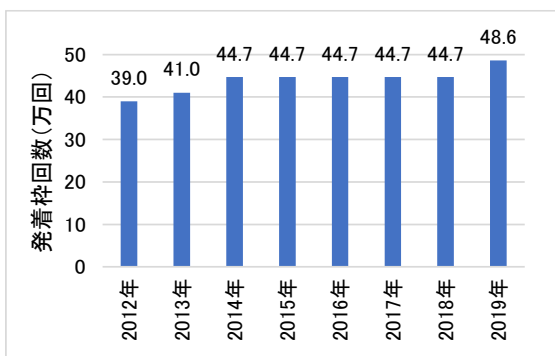


図 2-315 発着枠回数

3) 商業

(7) 商業状況

A) 事業所数

表 2-92 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。

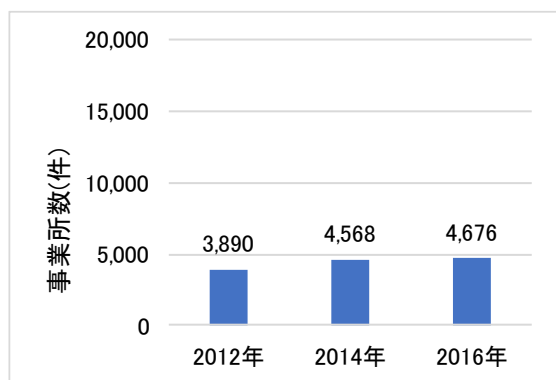


図 2-316 世田谷区 事業所数

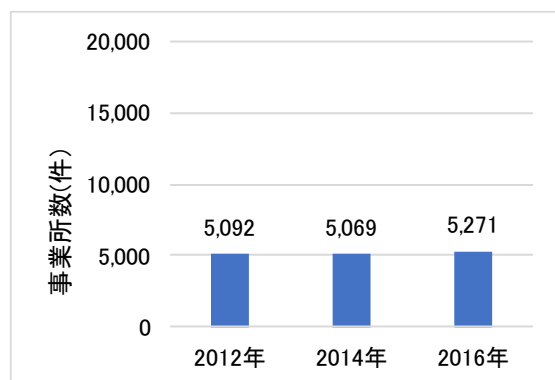


図 2-317 大田区 事業所数

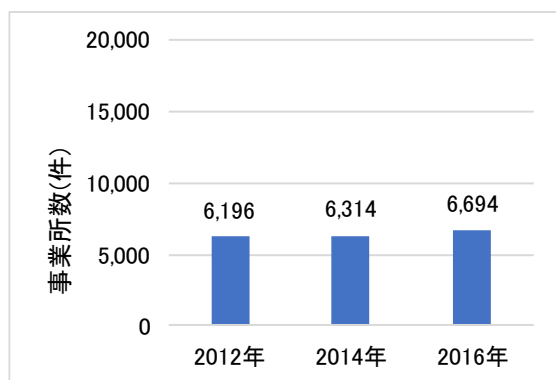


図 2-318 川崎市 事業所数

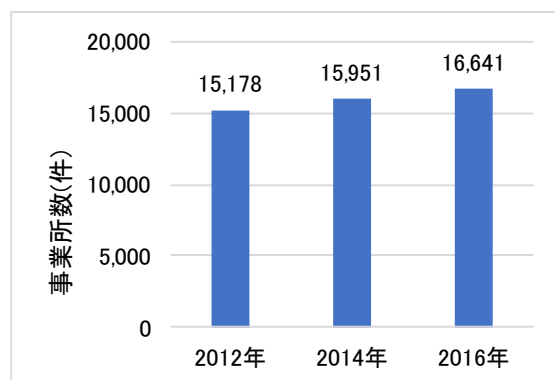


図 2-319 合計 事業所数

B) 従業員数

表 2-93 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。

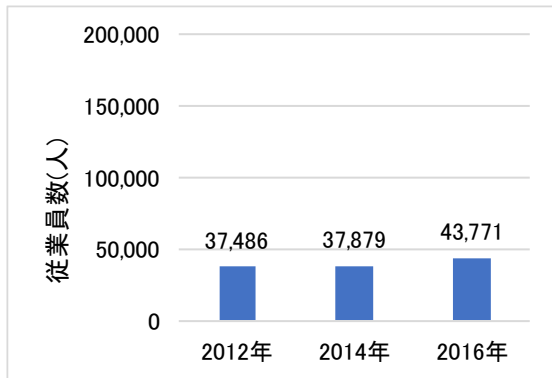


図 2-320 世田谷区 従業員数

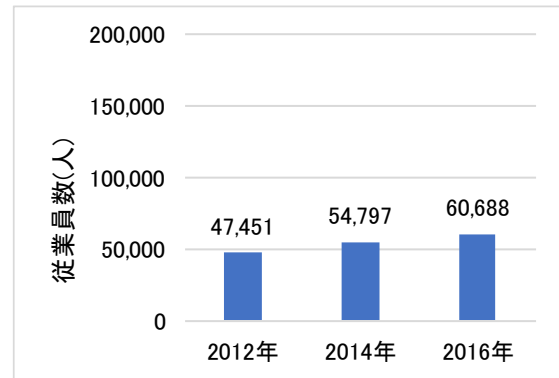


図 2-321 大田区 従業員数

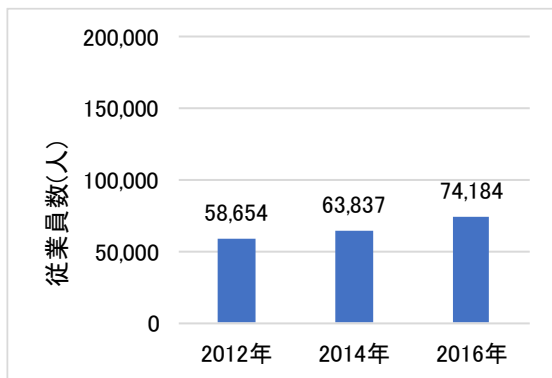


図 2-322 川崎市 従業員数

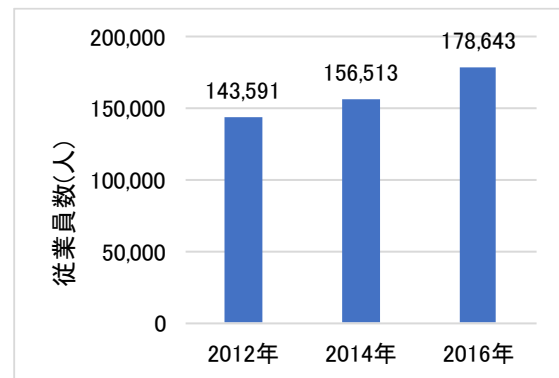


図 2-323 合計 従業員数

C) 年間商品販売額（億円）

表 2-94 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。

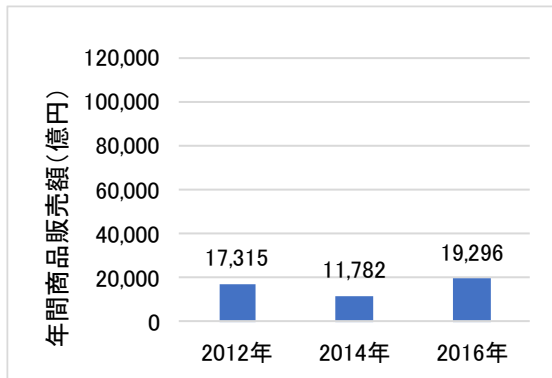


図 2-324 世田谷区 年間商品販売額

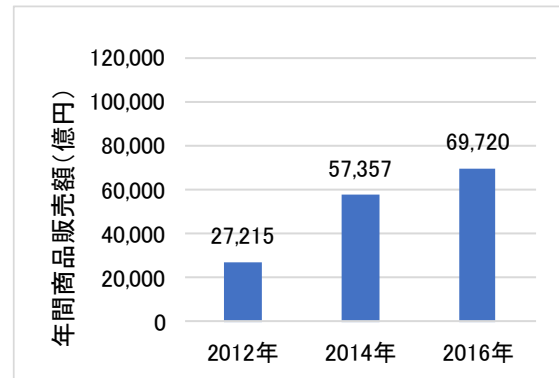


図 2-325 大田区 年間商品販売額

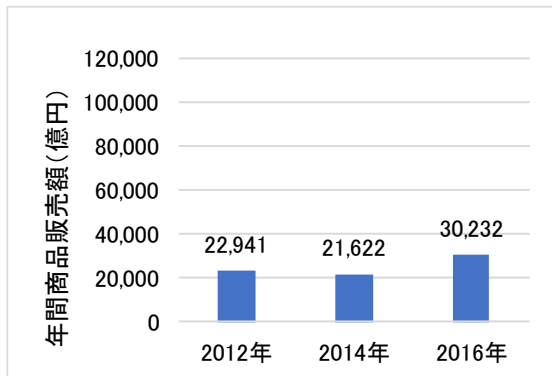


図 2-326 川崎市 年間商品販売額

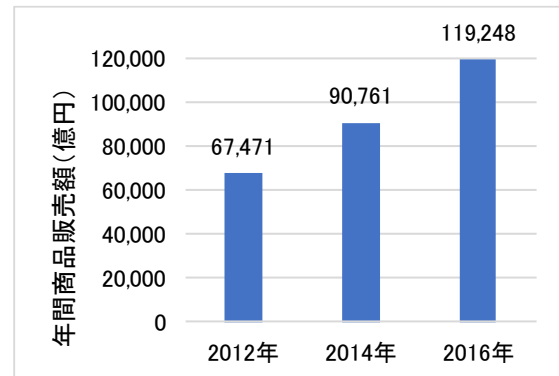


図 2-327 合計 年間商品販売額

(4) 主要施設の立地

表 2-95 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 3 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 m ² 以上 の店舗を対象に図化
川崎市経済労働局	川崎市市内大規模 小売店舗一覧	令和 3 年 3 月 31 日現在	

川崎駅周辺に 1 万 m² 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 2-328 大規模小売店の立地

表 2-96 大規模小売店の店舗面積

地域	建物名称	店舗面積(m ²)	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	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	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
川崎市	コーナンPRO川崎小田栄店	20,836	川崎市川崎区小田栄2丁目3-1

4) 観光

(7) 広域観光

表 2-97 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	外国人に人気のある観光スポットランキング 2019 人気のある関東地方の観光スポット 30	-	-
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。



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 2-329 主要な観光スポット

(4) 羽田空港の流動

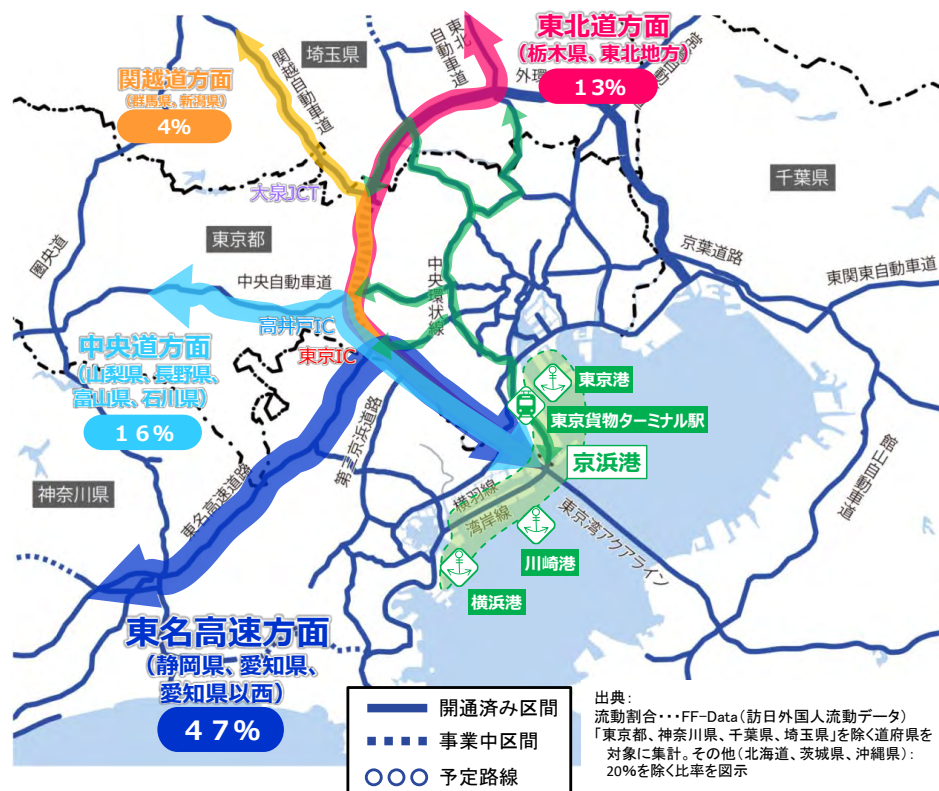
表 2-98 使用データ

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	2019 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):20%を除く比率を図示
国土交通省記者発表資料	訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数	2013 年～2020 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～2020 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	2018 年以降、集計中

羽田空港からの外国人の流動人数は 2019 年時点では、約 533.6 千人となっている。(全機関：バス、鉄道、タクシー・ハイヤー、レンタカー、その他乗用車、国内飛行機、その他、不明)

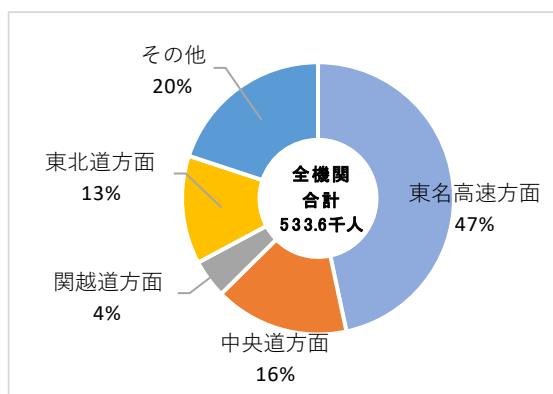
移動手段は「バス」が約 110.4 千人と最も多く、次いで「レンタカー」が 13.1 千人となっており、高速道路の利用方面は「東名高速方面」が 47%と最も多く、次いで「中央道方面」が 16%と多い。

移動手段別の高速道路の利用方面は、バスは「東名高速方面」が 56%と最も多く、次いで「中央道方面」が 21%となっている。タクシー・ハイヤーは「東北道方面」が 56%と最も多く、次いで「東名高速方面」が 39%となっている。レンタカーは「東北道方面」が 35%と最も多く、次いで「東名高速方面」が 34%となっている。その他の乗用車は「東北道方面」が 32%と最も多く、次いで「東名高速方面」が 28%となっている。

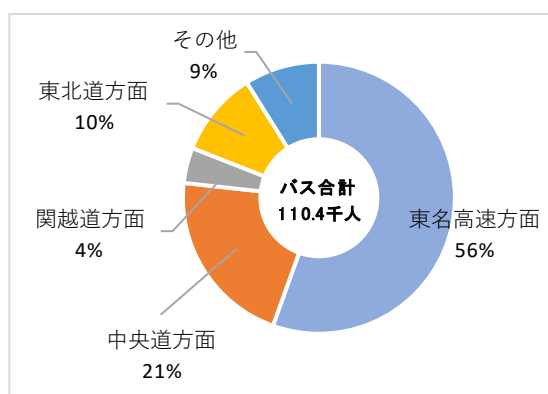


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

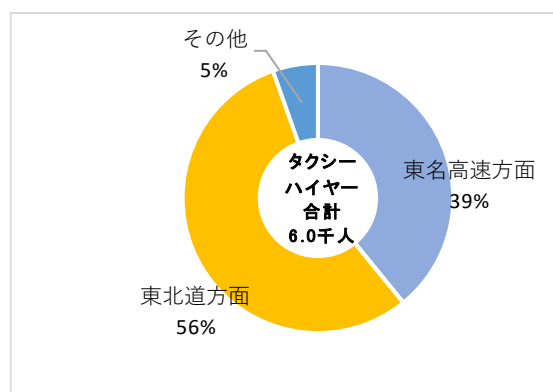
図 2-330 羽田空港の訪日外国人流動割合



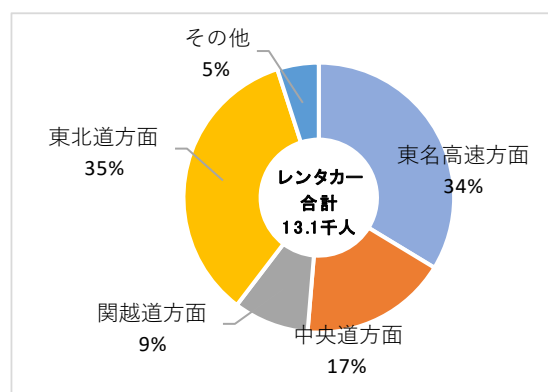
流動割合



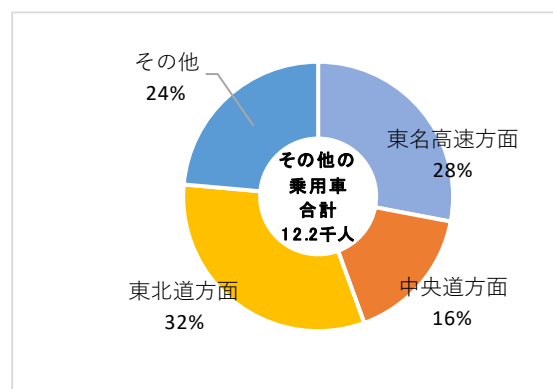
バス



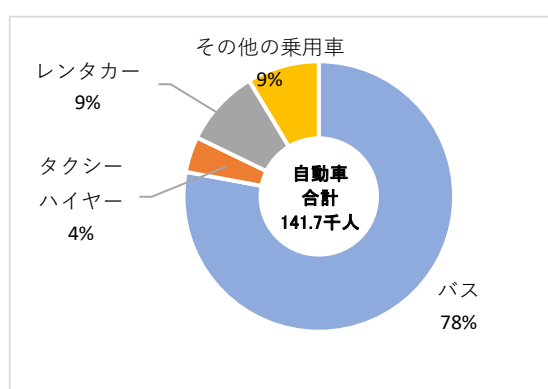
タクシー・ハイヤー



レンタカー



その他乗用車



交通手段内訳

図 2-331 羽田空港の訪日外国人流動割合(千人／2019 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。2020年にはコロナ禍の影響により大幅に減少した。2020年時点では、約13万人となっている。

羽田空港の外国人出入国者数は増加傾向にあったが、コロナ禍の影響により大幅に減少した。2020年時点では約132万人となっている。

関東の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。

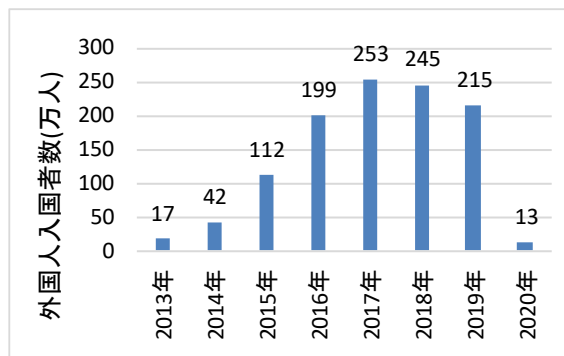


図 2-332 クルーズ船による外国人入国者数

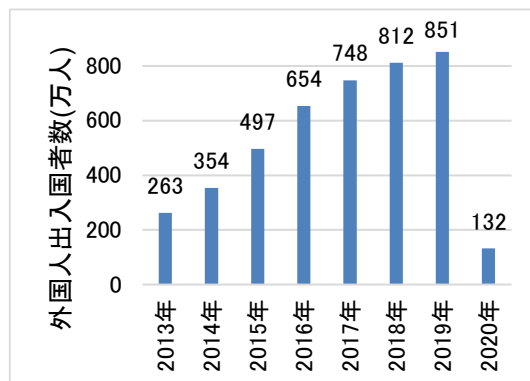


図 2-333 羽田空港の外国人出入国者数

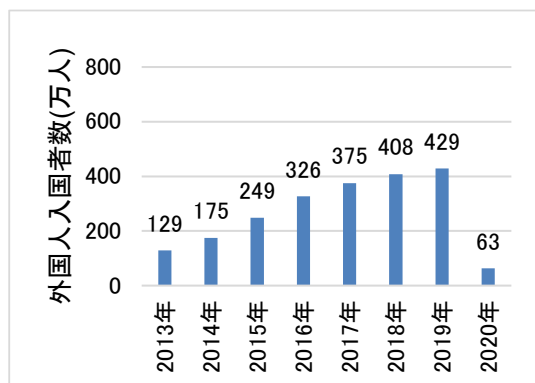


図 2-334 羽田空港の外国人入国者数

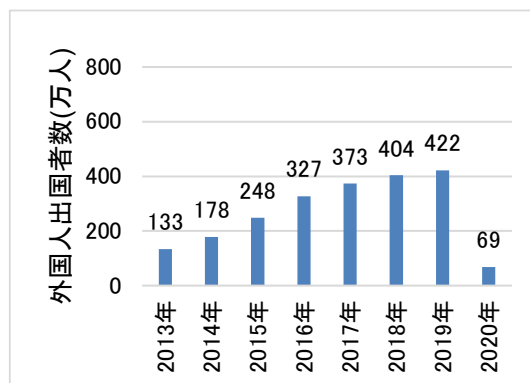


図 2-335 羽田空港の外国人出国者数

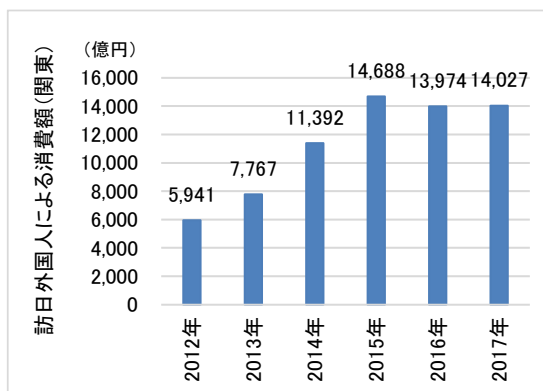


図 2-336 訪日外国人による消費額(関東)

(ウ) 地域観光

表 2-99 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箇所になっている。

世田谷区は神社・仏閣が多く、大田区は記念館や資料館が多い。

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

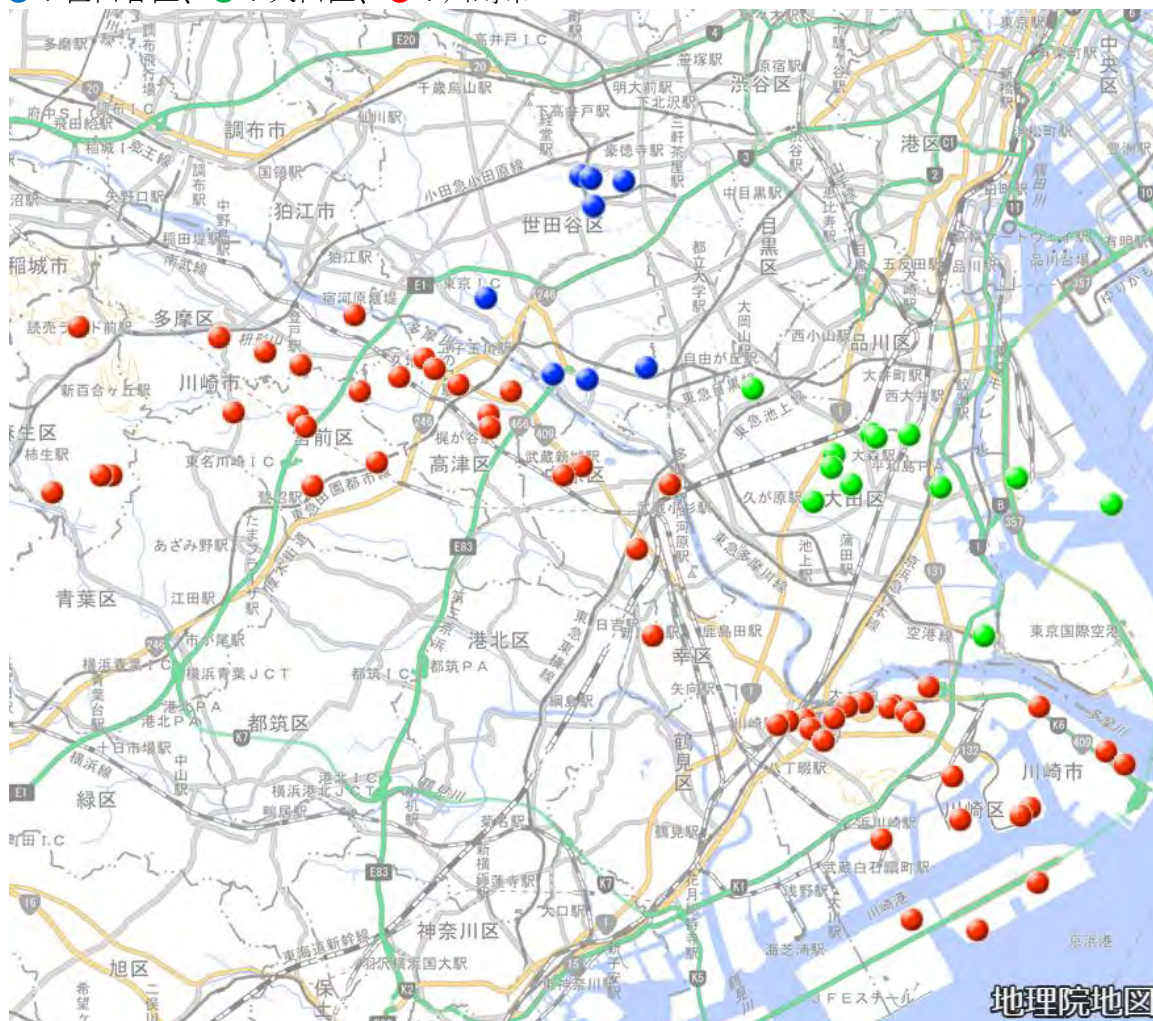


図 2-337 観光スポットの分布

表 2-100 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	多摩区枋形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	カッパーク鷺沼	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	多摩区枋形7-1-2
川崎市	歴史・文化	記念・資料館	川崎市伝説工芸館	多摩区枋形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中国本 コミュニケーション・プラザ川崎	宮前区南平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	潘秀園	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	ミットヨ測定博物館	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	多摩区枋形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	多摩区枋形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

(7) 人口・世帯数

A) 夜間人口

表 2-101 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。

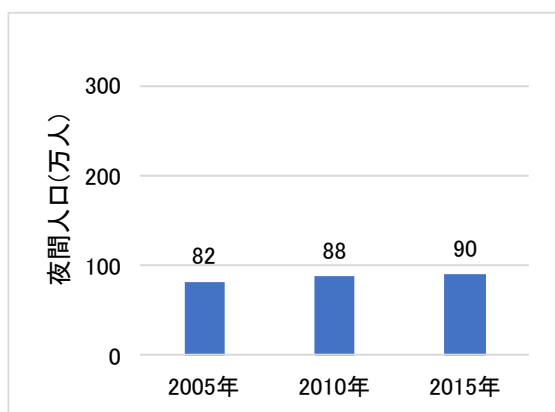


図 2-338 世田谷区 夜間人口

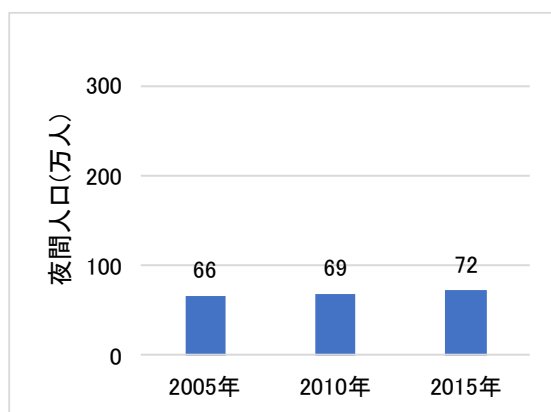


図 2-339 大田区 夜間人口

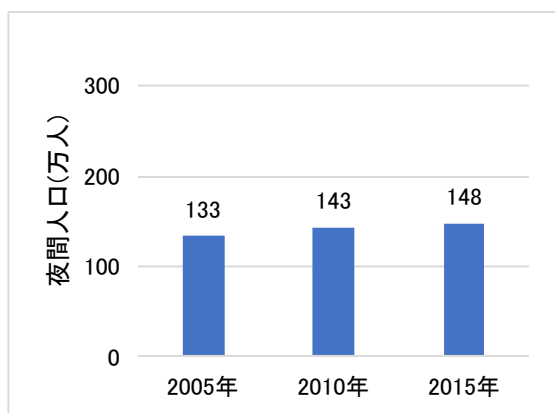


図 2-340 川崎市 夜間人口

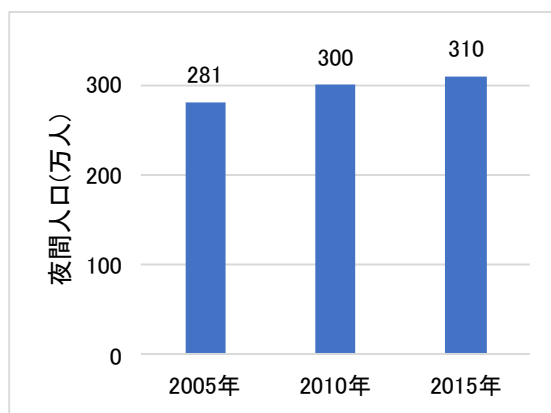


図 2-341 合計 夜間人口

B) 人口の経年的な変化

表 2-102 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～2020 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、2020 年時点では約 151 万人、次いで世田谷区が約 92 万人となっている。

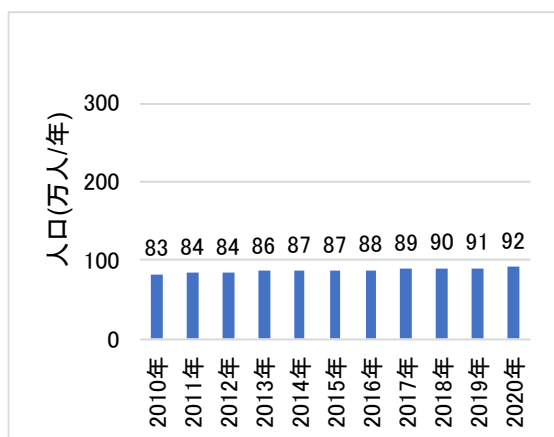


図 2-342 世田谷区 人口

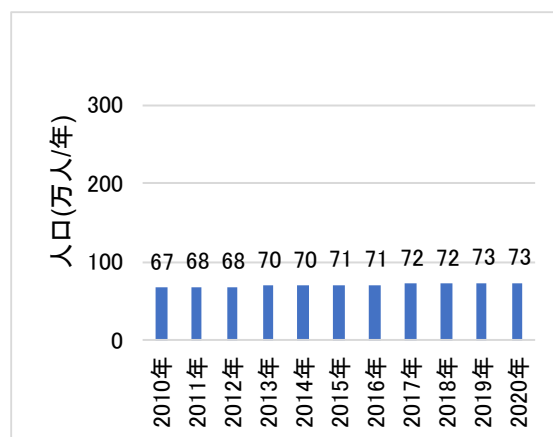


図 2-343 大田区 人口

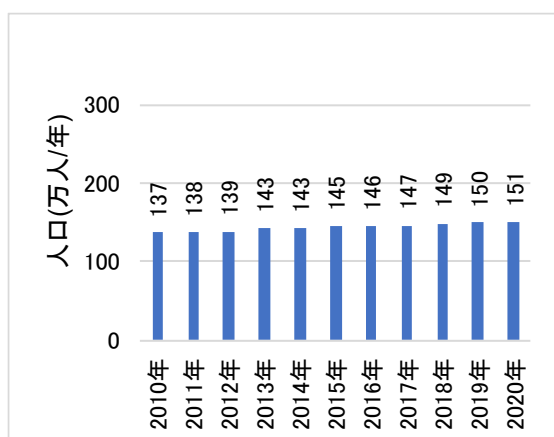


図 2-344 川崎市 人口

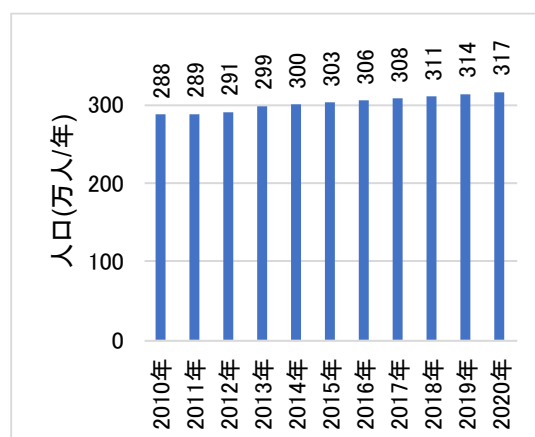


図 2-345 合計 人口

C) 世帯数の経年的な変化

表 2-103 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～2020 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、2020 年時点では約 75 万人、次いで世田谷区が約 49 万人となっている。

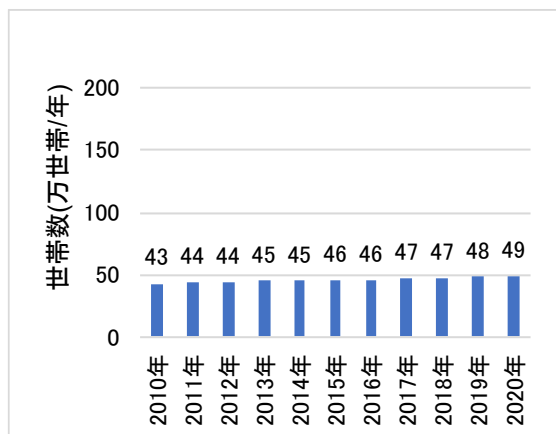


図 2-346 世田谷区 世帯数

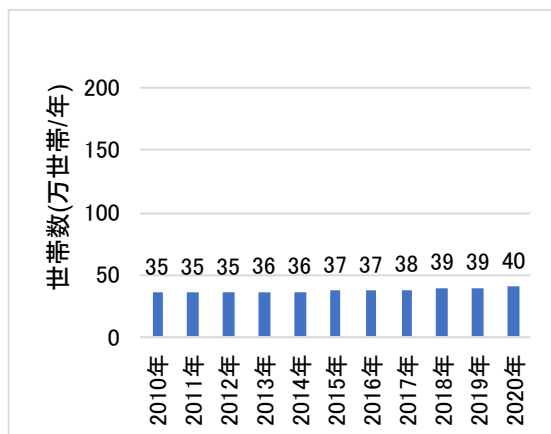


図 2-347 大田区 世帯数

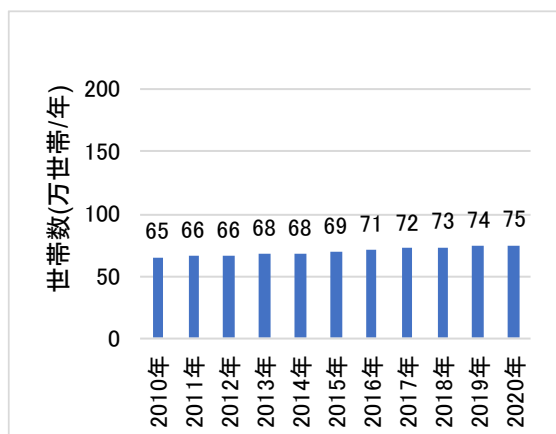


図 2-348 川崎市 世帯数

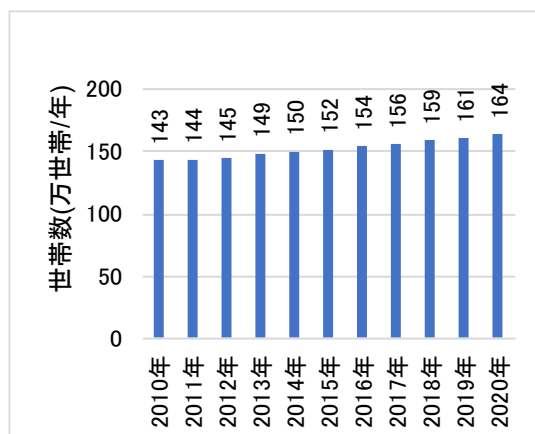


図 2-349 合計 世帯数

D) 年齢階層別変化

表 2-104 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～2020年	-

年齢階層別の変化は全体的にほぼ横ばい傾向にある。各年齢層もほぼ横ばいとなっている。

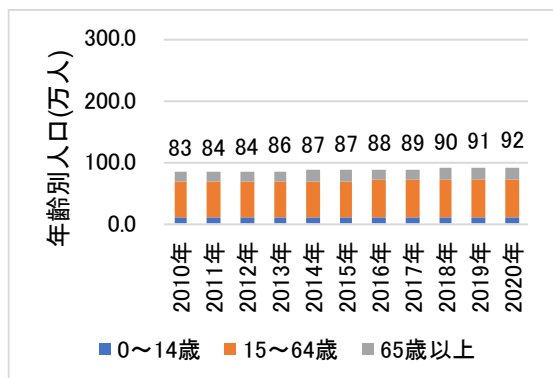


図 2-350 世田谷区

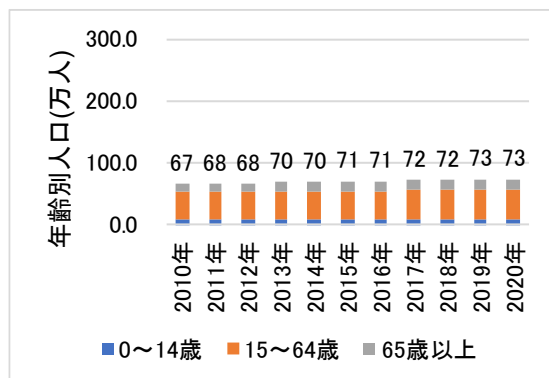


図 2-351 大田区

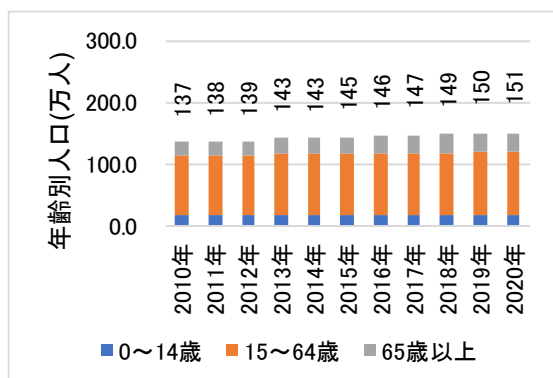


図 2-352 川崎市

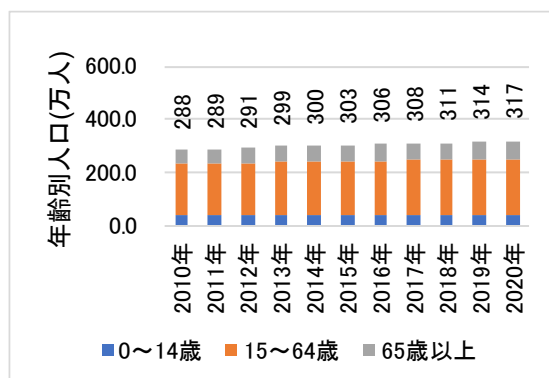


図 2-353 合計

(4) 自動車利用

表 2-105 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～2019 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。2019 年時点では約 58.7 万台、次いで軽自動車が約 12.6 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 29.4 万台、次いで世田谷区が約 17.3 万台となっている。

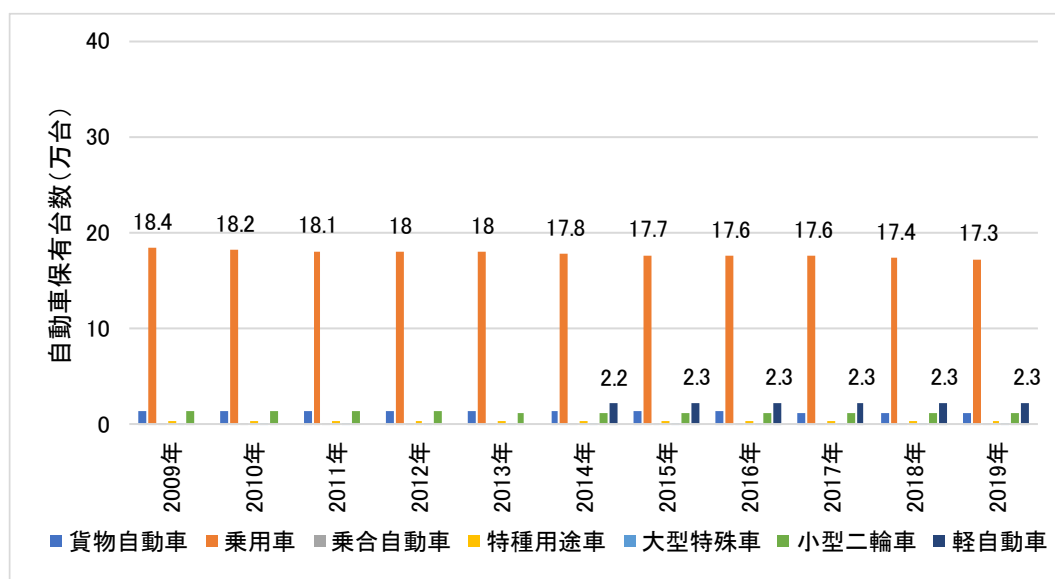


図 2-354 世田谷区

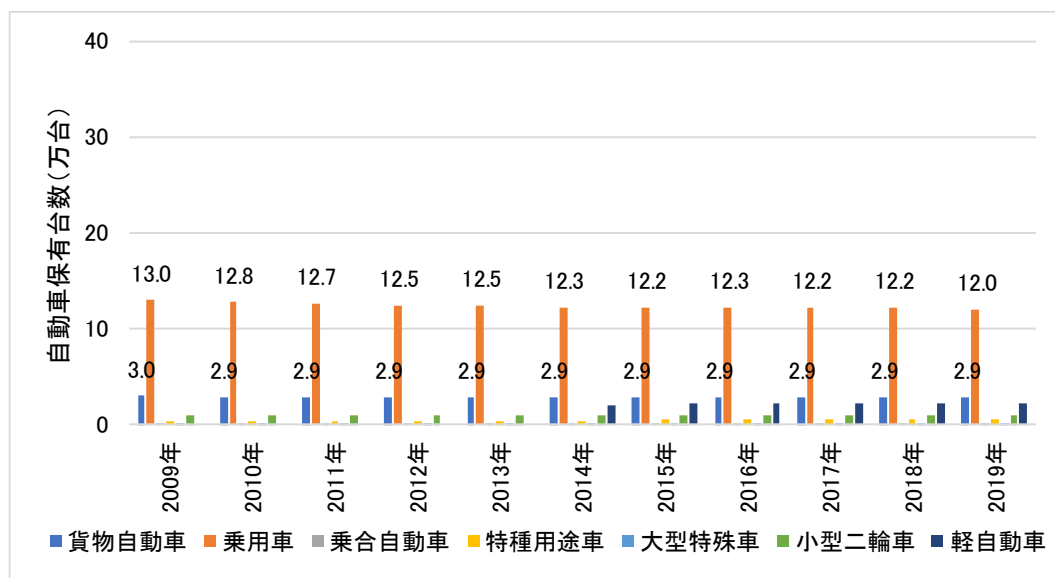


図 2-355 大田区

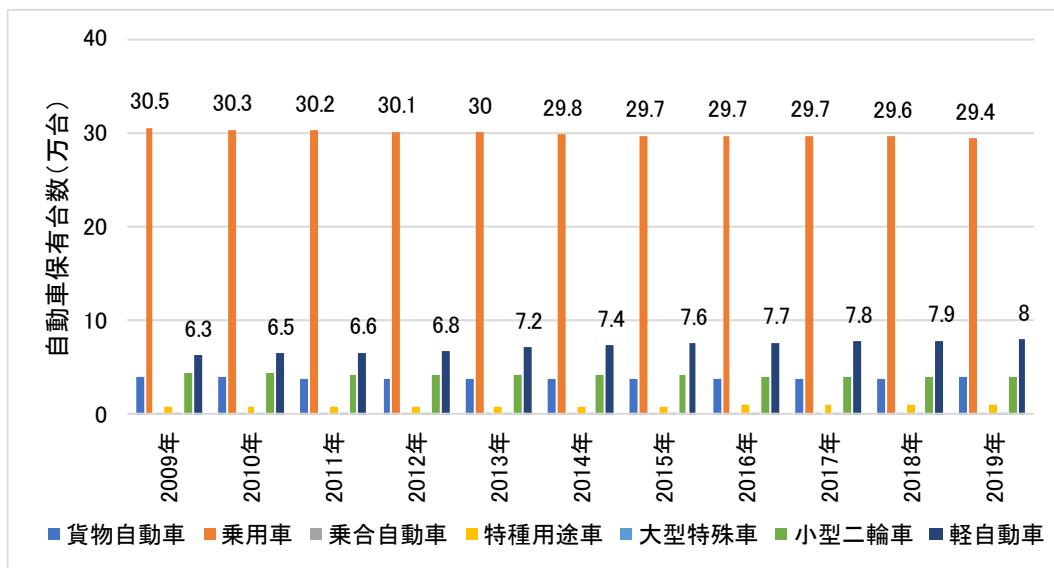


図 2-356 川崎市

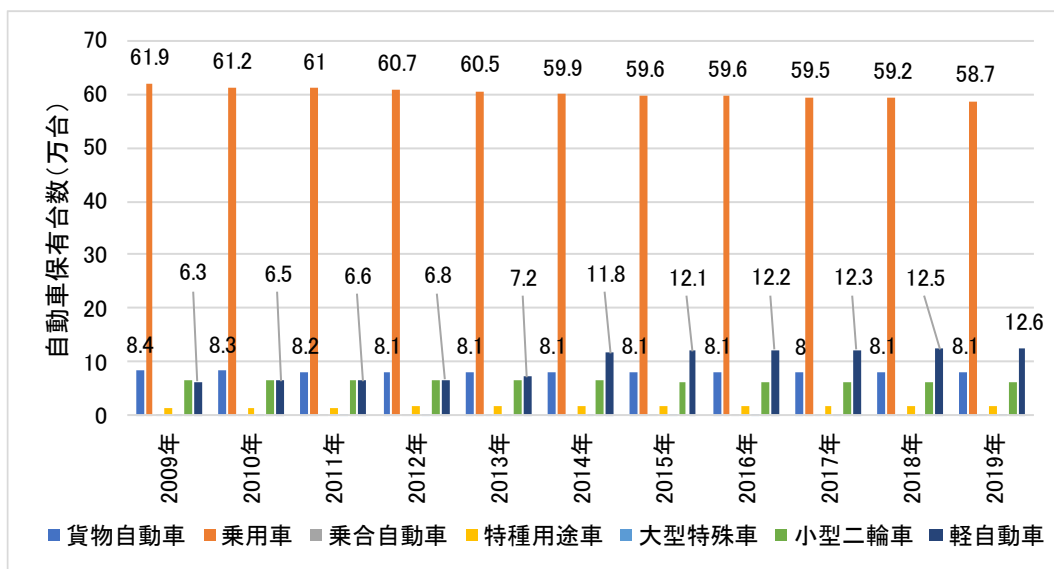


図 2-357 合計

(ウ) 医療

A) 救急医療施設分布

表 2-106 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	東京都救命救急センター一覧	令和3年10月1日現在	-
神奈川県	救命救急センター設置状況一覧	令和3年5月1日現在	-

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

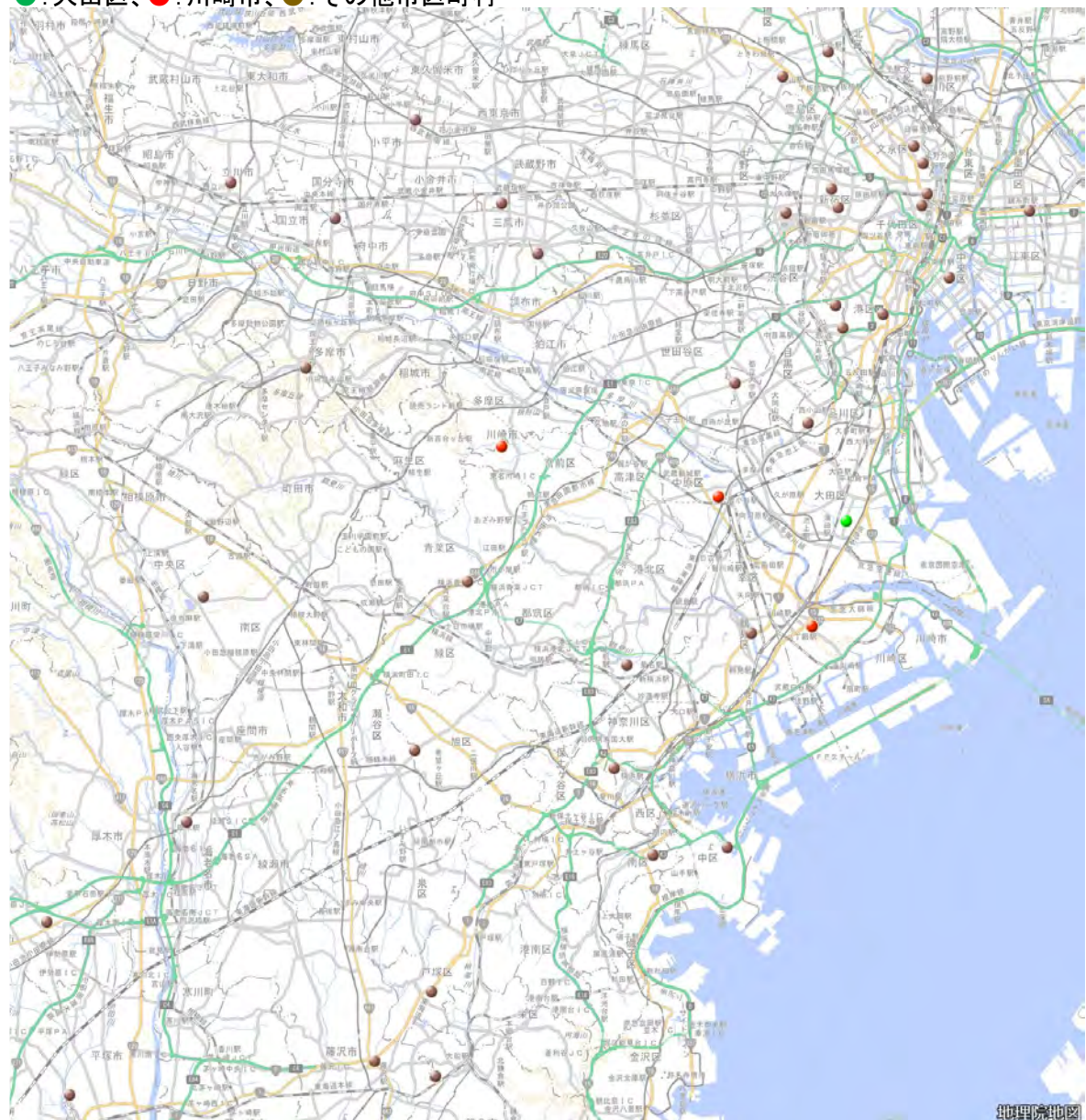


図 2-358 第三次救急医療機関

表 2-107 第三次救急医療機関一覧

医療機関名	住所
日本医科大学付属病院	文京区千駄木1-1-5
東邦大学医療センター大森病院	大田区大森西6-11-1
杏林大学医学部付属病院	三鷹市新川6-20-2
東京医科大学八王子医療センター	八王子市館町1163
帝京大学医学部附属病院	板橋区加賀 2-11-1
武蔵野赤十字病院	武蔵野市境南町 1-26-1
日本医科大学多摩永山病院	多摩市永山 1-7-1
都立広尾病院	渋谷区恵比寿 2-34-10
都立墨東病院	墨田区江東橋 4-23-15
東京女子医科大学病院	新宿区河田町 8-1
都立多摩総合医療センター	府中市武蔵台 2-8-29
日本大学病院	千代田区神田駿河台1-6
日本大学医学部附属板橋病院	板橋区大谷口上町30-1
国立病院機構東京医療センター	目黒区東が丘 2-5-1
国立病院機構災害医療センター	立川市緑町3256
東京医科歯科大学病院	文京区湯島 1-5-45
東京医科大学病院	新宿区西新宿 6-7-1
昭和大学病院	品川区旗の台 1-5-8
聖路加国際病院	中央区明石町 9-1
東京女子医科大学東医療センター	荒川区西尾久 2-1-10
公立昭和病院	小平市花小金井8-1-1
青梅市立総合病院	青梅市東青梅 4-16-5
日本赤十字社医療センター	渋谷区広尾 4-1-22
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
東京大学医学部附属病院	文京区本郷 7-3-1
東京都済生会中央病院	港区三田 1-4-17
聖マリアンナ医科大学病院	川崎市宮前区菅生2-16-1
独立行政法人国立病院機構 横浜医療センター	横浜市戸塚区原宿町3-60-2
北里大学病院	相模原市南区北里1-15-1
東海大学医学部付属病院	伊勢原市下糟屋143
昭和大学藤が丘病院	横浜市青葉区藤が丘1-30
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
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
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1-16
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丁目396
藤沢市民病院	藤沢市藤沢2-6-1
恩賜財団済生会横浜市東部病院	横浜市鶴見区下末吉3-6-1
横浜市立みなと赤十字病院	横浜市中区新山下3-12-1
小田原市立病院	小田原市久野46
横浜市立市民病院	横浜市神奈川区三ツ沢西町1-1
独立行政法人労働者健康安全機構横浜労災病院	横浜市港北区小机町3211番地
横須賀市立うわまち病院	横須賀市上町2-36
医療法人沖縄徳州会湘南鎌倉総合病院	鎌倉市岡本1370-1
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1-21-1
平塚市民病院	平塚市南原1-19-1
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 2-359 第二次救急医療機関

表 2-108 第二次救急医療機関一覧

医療機関名	住所
東邦大学医療センター大森病院	大田区大森西6-11-1
社会医療法人財団仁医会牧田総合病院	大田区西蒲田8-20-1
医療法人社団松井病院	大田区池上2-7-10
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
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
医療法人社団松和会池上総合病院	大田区池上6-1-19
東急株式会社東急病院	大田区北千束3-27-2
医療法人社団静恒会本多病院	大田区東矢口1-17-15
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
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
一般財団法人平和協会駒沢病院	世田谷区駒沢2-2-15
公益財団法人日産厚生会玉川病院	世田谷区瀬田4-8-1
医療法人横浜柏堤会奥沢病院	世田谷区奥沢2-11-11
公立学校共済組合関東中央病院	世田谷区上用賀6-25-1
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
社会福祉法人康和会久我山病院	世田谷区北烏山2-14-20
医療法人社団緑真会世田谷北部病院	東京都世田谷区南烏山2-9-17
一般社団法人至誠会第二病院	世田谷区上祖師谷5-19-1
世田谷中央病院	世田谷区世田谷1-32-18
自衛隊中央病院	世田谷区池尻1-2-24
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1,105
独立行政法人労働者健康安全機構関東労災病院	川崎市中原区木月住吉町1の1
日本鋼管病院	川崎市川崎区鋼管通1-2の1
AOI国際病院	川崎市川崎区田町2-9の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の5
総合新川橋病院	川崎市川崎区新川通1の15
川崎市立川崎病院	川崎市川崎区新川通12の1
宮川病院	川崎市川崎区大師駅前2-13の13
総合川崎臨港病院	川崎市川崎区中島3-13の1
太田総合病院	川崎市川崎区日進町1の50
医療法人社団慶友会第一病院	川崎市川崎区元木2-7の2
日本医科大学武蔵小杉病院	川崎市中原区小杉町1-396
京浜総合病院	川崎市中原区新城1-2の5
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の10
医療法人社団輔仁会片倉病院	川崎市高津区新作4-11の16
総合高津中央病院	川崎市高津区溝口1-16の7
医療法人社団亮友会福住医院	川崎市高津区末長3-12の3
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の1
医療法人社団清恵会田村外科病院	川崎市幸区戸手1-9の13
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
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
帝京大学医学部附属溝口病院	川崎市高津区二子5-1の1
医療法人社団康久会川崎中央クリニック	川崎市幸区神明町2-68の7
川崎市立多摩病院	川崎市多摩区宿河原1-30の37
川崎市立井田病院	川崎市中原区井田2-27の1
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の27

B) 救急出場件数

表 2-109 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～ 2019 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、2019 年時点では約 7.6 万件、次いで世田谷区が約 4.5 万件となっている。

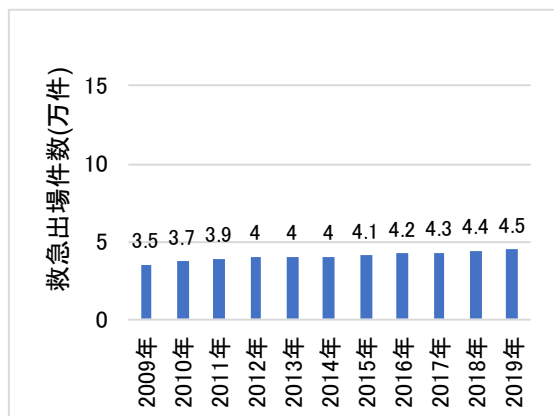


図 2-360 世田谷区

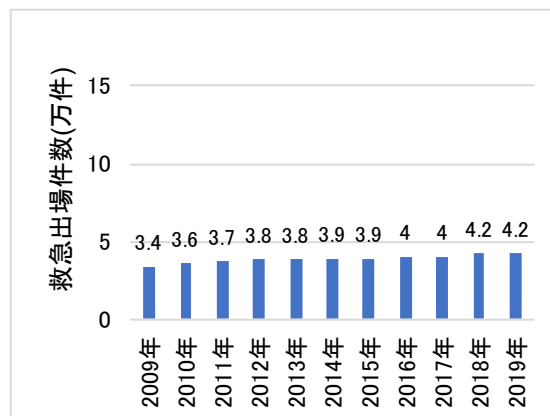


図 2-361 大田区

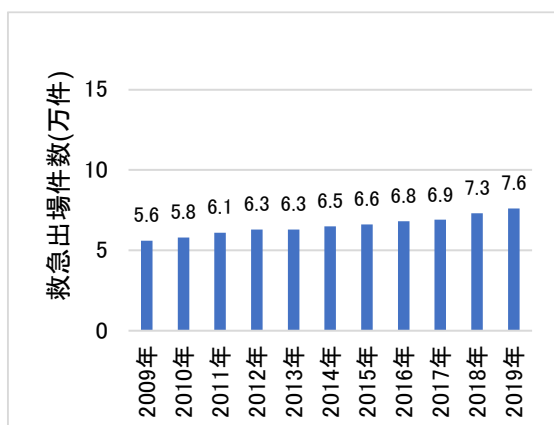


図 2-362 川崎市

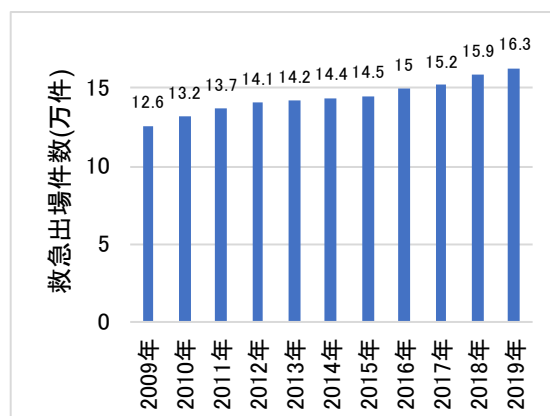


図 2-363 合計

(I) 教育

A) 学校数

表 2-110 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～ 2020 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 区の中では大田区はほぼ横ばい、世田谷区が 2020 年時点で 11 校減少しており、184 校となっている。川崎市は 2019 年から 2020 年で 2 校減少しており、256 校となっている。

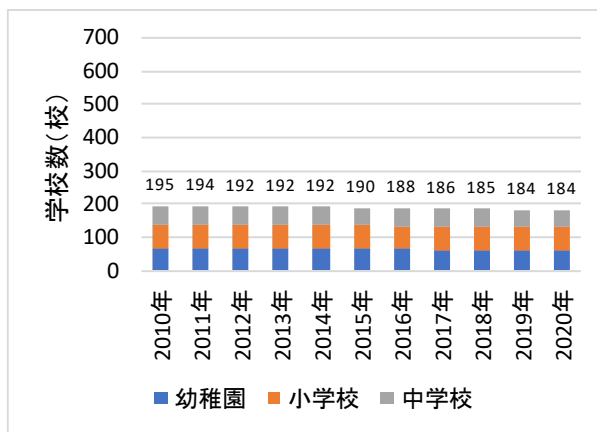


図 2-364 世田谷区

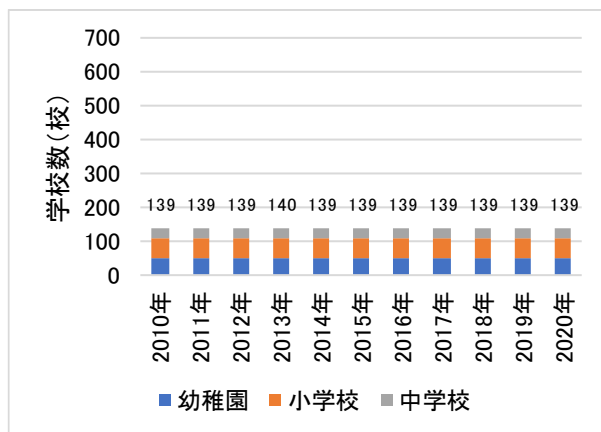


図 2-365 大田区

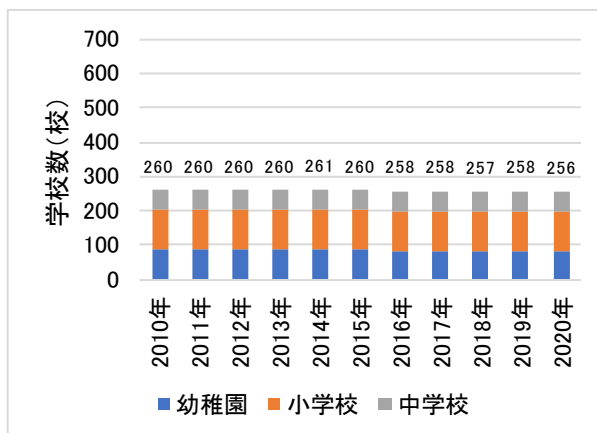


図 2-366 川崎市

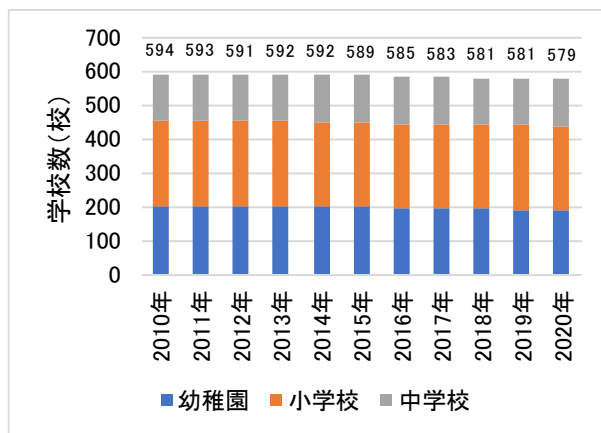


図 2-367 合計

B) 児童数

表 2-111 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～ 2020 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2020年時点で約0.7万人増加しており、約7.3万人となっている。

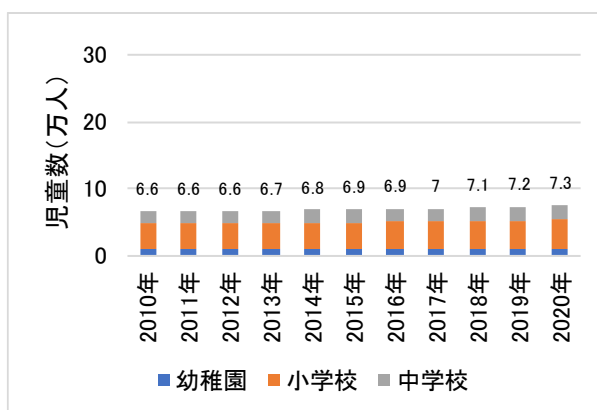


図 2-368 世田谷区

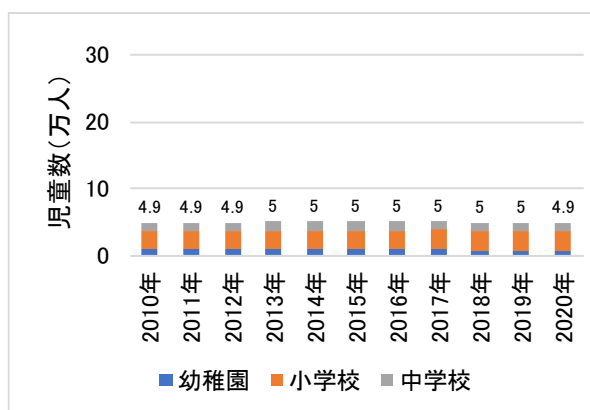


図 2-369 大田区

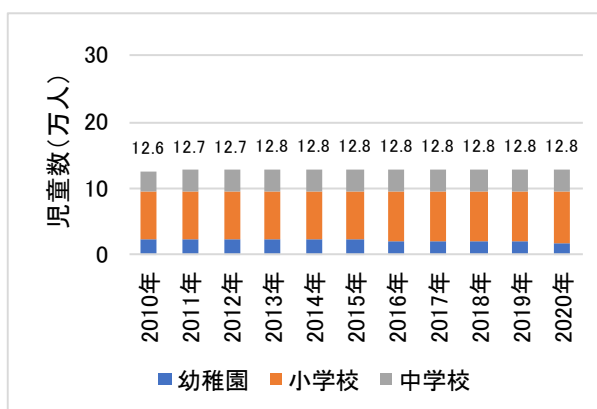


図 2-370 川崎市

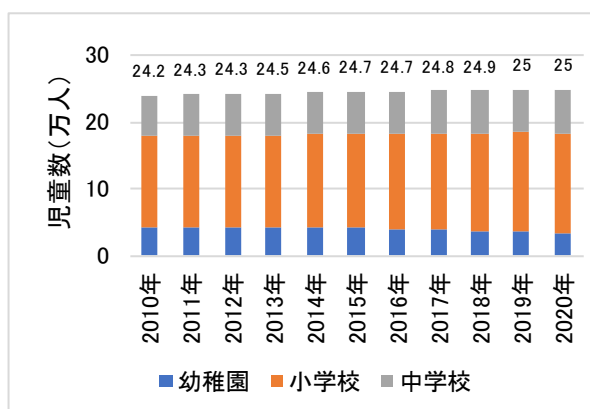


図 2-371 合計

(2) 沿線地域の社会経済状況の整理結果まとめ

各種統計資料から、東京南西部地域における社会経済状況を整理する。

表 2-112 沿線地域の社会経済状況の整理結果まとめ

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	・ NOx 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	・ 事業所数は減少傾向 ・ 従業員数は減少傾向にあったが、2019 年に川崎市のみ増加 ・ 京浜港全体の輸出入額はやや増加傾向にあったが、2020 年にコロナ禍の影響で減少 ・ 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高速方面が最多 ・ 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、児童数はやや増加傾向 ・ 外環沿線エリアには第二次救急医療施設が点在 ・ 緊急出場件数（特に急病）は増加傾向 ・ 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

2.4. 企業の意向調査の実施

2.4.1. 企業の意向調査計画の検討

1) 調査目的

東京外環事業について訴求力のある整備効果を示すために、東京外環の沿線地域や効果発現が想定される地域に立地する企業の観点から、東京外環事業の必要性や期待することを把握する調査を行った。調査フローを図 2-372 に示す。

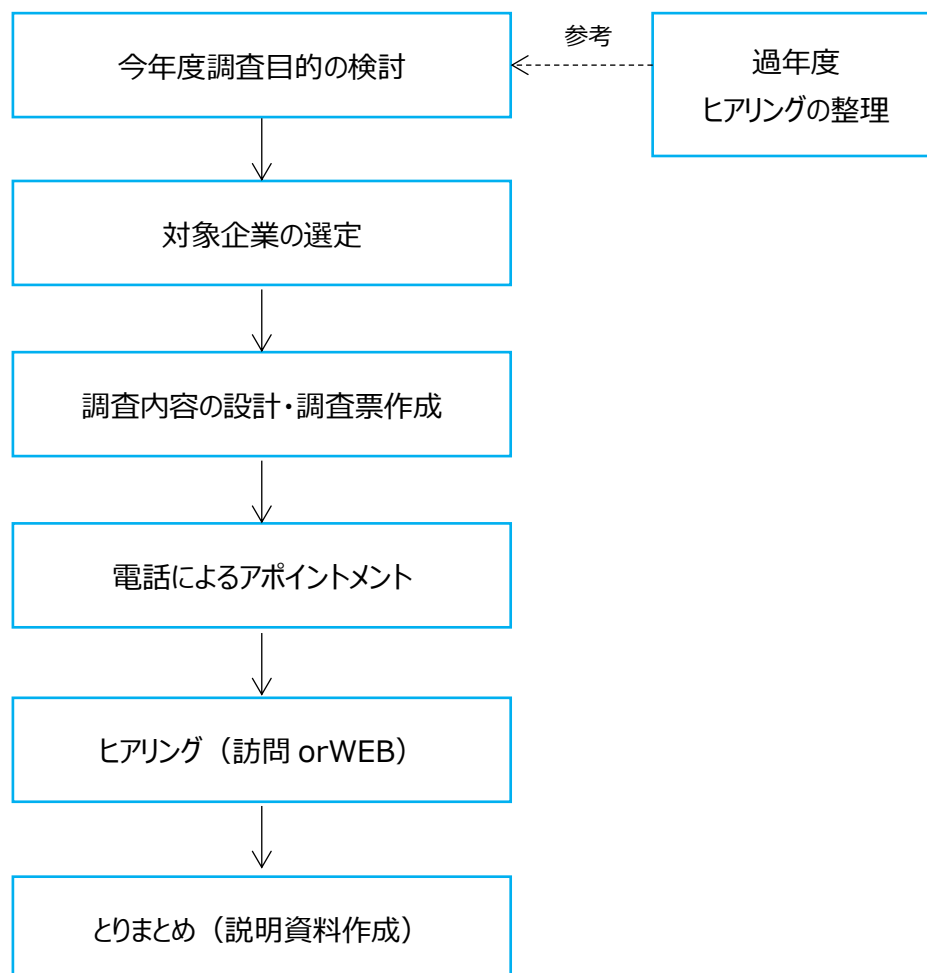


図 2-372 調査フロー

2) 調査内容

企業への調査内容は以下の通りとした。

- 企業の事業内容（輸送量や輸送ルート of 状況）
- 東京外環（以北、以南）周辺道路の課題
- 東京外環（以北、以南）の整備により期待する効果
- コロナによる事業活動への影響（道路に改善を期待すること）

2.4.2. ヒアリング調査の実施

調査計画に基づき、21 社を調査対象候補として選定し、その中から 10 社について対面によるヒアリング調査を実施した。選定した企業候補一覧およびヒアリングを行った企業を表 2-113 に示す。

表 2-113 ヒアリング企業候補および調査実施企業一覧

分類	N O	企業名	選定理由	調査 票作 成	実 施	実施日
運送 事業者	1			●	●	2022 年 2 月 4 日
	2			●	●	2022 年 2 月 18 日
物流 施設	3			●		
	4			●	●	2022 年 2 月 14 日
	5			●	●	2022 年 2 月 14 日
製造 業者	6			●		
	7			●	●	2022 年 1 月 20 日
	8			●		
	9			●		
農産 業者	10			●	●	2022 年 1 月 25 日
	11			●		
EC 事業者	12			●		
	13			●		
	14			●	●	2022 年 1 月 18 日
店舗 小売業	15			●		
	16			●		
旅客 事業者	17			●	●	2021 年 12 月 2 日
観光 業者	18			●		
	19			●	●	2021 年 12 月 1 日
医療 関係 事業者	20			●	●	2021 年 12 月 3 日
防災 関係	21			●		

また、企業ヒアリングにおける調査内容の一覧を、表 2-114～表 2-116 に示す。

表 2-114 ヒアリング設問一覧(その 1)

NO	調査項目（案）			
	大分類	中分類	小分類	設問項目（案）
1	事業概要の把握	事業活動	事業概要	貴社（当該事業所・施設）の事業内容について教えてください。（事業概要、規模、取引先、営業エリア等）
2		立地理由	拠点立地	当該事業所・施設がこの場所に立地した理由や、この場所に立地する利点について教えてください。（公共交通利便性、自動車利便性、需要地との近接性、特定施設との近接性）
3		道路の利用実態	輸送実態	貴社の事業活動において、輸送する主な品目を教えてください。
4				輸送に関わる車両台数、輸送量 or 利用客数等を教えてください。
5				御社の事業活動において、主な出発地と目的地、その際によく利用する路線を教えてください。 また、輸送経路の選定の仕方（本社から指示する、交通状況に応じて運転手判断等）を教えてください。
6			高速利用の有無	道路を利用する際の高速道路利用の有無、頻度、利用目的（時間短縮のためなど）等を教えてください。
7	道路利用の交通課題の把握	道路利用時の課題	課題	貴社の事業活動において道路利用時に感じる交通課題を、以下の観点から教えてください。
8				○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
9				○交通事故の発生や運転時のヒヤリとした経験等、交通安全上の課題のあると感じる路線、区間
10				○高速道路のインターチェンジが遠い等の高速道路利用に対して感じる課題
11				○大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題
12				○上記以外に道路利用時に感じる課題
13			箇所	上記で回答頂いた課題を感じる箇所、事業活動に与える影響を教えてください。

表 2-115 ヒアリング設問一覧(その2)

NO	調査項目（案）			
	大分類	中分類	小分類	設問項目（案）
14	道路整備に期待する効果	直接効果の把握	効果	外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。
15				①所要時間の短縮
16				②定時性の向上
17				③安全性の向上
18				④信頼性の向上
19				⑤上記以外に期待される効果
20		ストック効果の把握	効果	外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。
21				①事業活動範囲の拡大（配送対象範囲の拡大、人員増加など）
22				②輸送効率の向上（通勤時間の短縮、運転手の労務管理の改善）
23				③リダンダンシーの強化（災害時の安定配送など）
24				④事業所・物流施設立地・配置の最適化（物流施設の集約化、新たな候補地の増加など）
25				⑤土地の価値の向上による顧客の増加（入居企業の増加、賃貸料の向上など）
26				⑥上記以外に想定される効果

表 2-116 ヒアリング設問一覧(その3)

NO	調査項目（案）			
	大分類	中分類	小分類	設問項目（案）
27	コロナの影響	事業活動への影響	影響と課題	新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の感染拡大が、貴社の事業（主に輸送面）に対する影響を教えてください。
28				上記に対して、輸送に関わる取り組まれた対策を教えてください。
29				上記の取り組みを行う上で、道路利用における課題等があれば、教えてください。
30			取り組み	アフターコロナを見据えて、下記の観点からこれまでに実施している取り組みや今後、考えている取り組みについて教えてください。
31				①感染防止のための従業員等の自動車通勤、営業活動等の自動車利用の促進
32				②事業活動の継続性確保のために拠点の集約、分散化
33				③上記以外に考えられている取り組み
34		道路への期待	期待する効果	上記の取り組みを推進する上で、外環（関越～東名）、外環（東名～湾岸）、両路線の整備により貢献できる効果を教えてください。
35	その他		道路行政	近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

2.4.3. 調査結果

(1) 調査結果個票

企業ヒアリングにおける各企業の調査結果について、企業概要とヒアリング結果を調査票にまとめた。各企業の調査票を以下に示す。

1) [REDACTED]

【日時】 2022年2月4日（金）13：00～14：30

【場所】 [REDACTED]

【出席者】 [REDACTED]

（当方）国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所：
礒邊調査第二課長、中村係長、常前技官
パシフィックコンサルタンツ株式会社 [REDACTED]

【ヒアリング項目】

1. 企業概要：業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について：直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環（東京外かく環状道路）について
- ・ 東京外かく環状道路（東名～湾岸）の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

【受領資料】

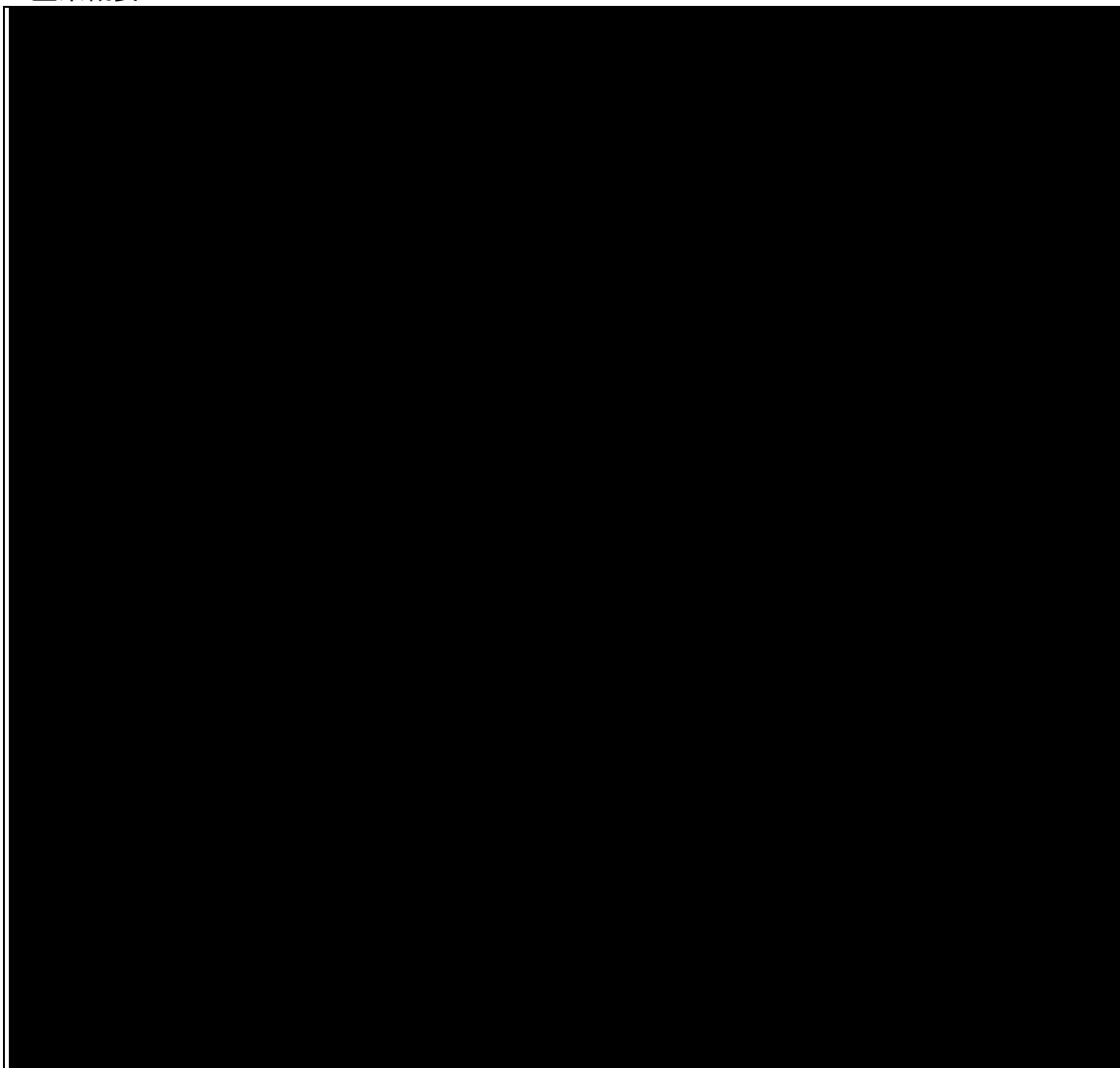
- ・ なし

【 [REDACTED] の概要】

[REDACTED]

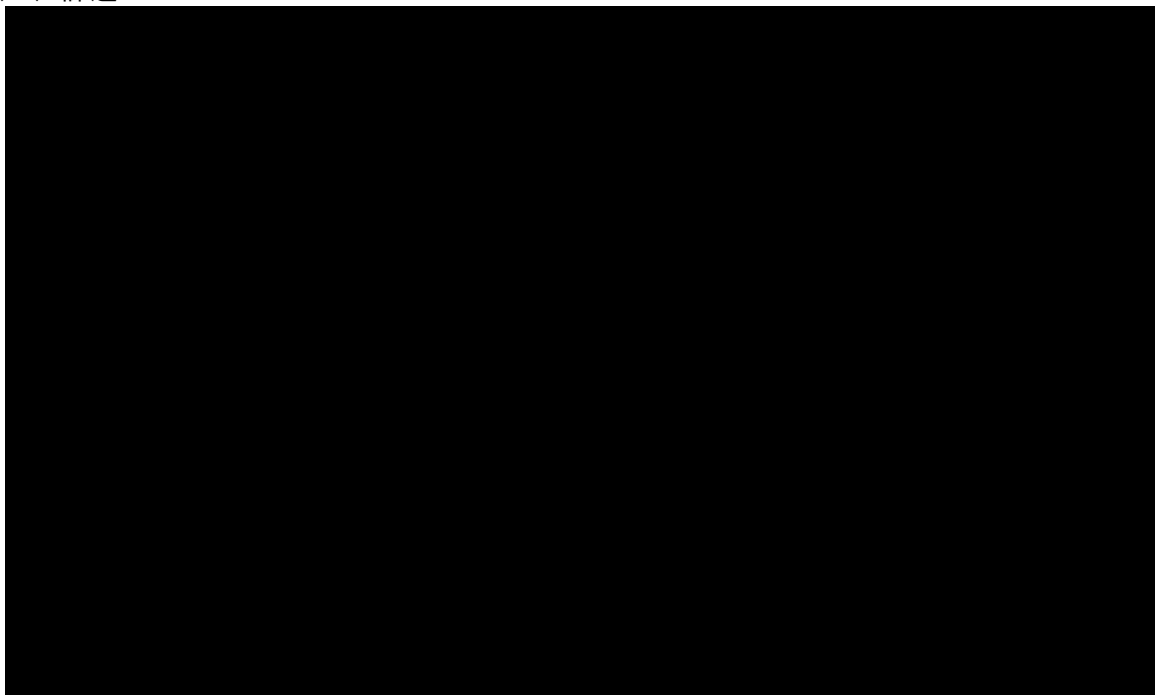
【ヒアリング結果】

1. 企業概要

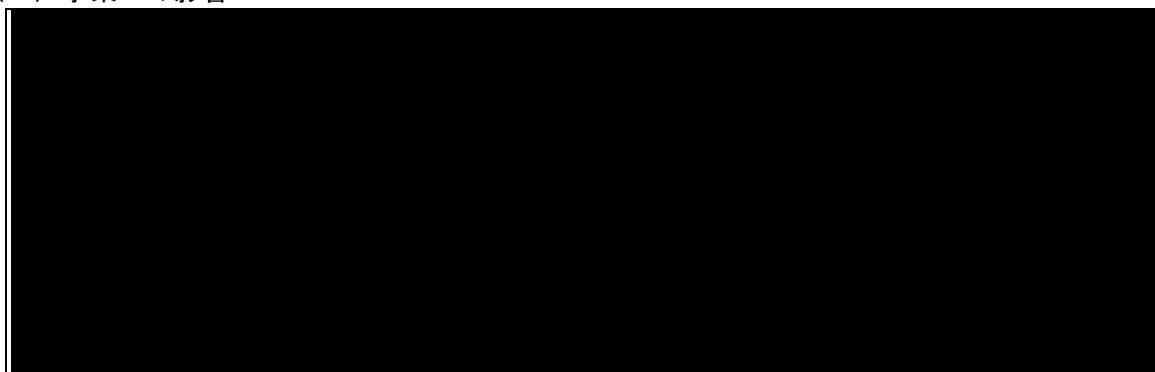


2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題



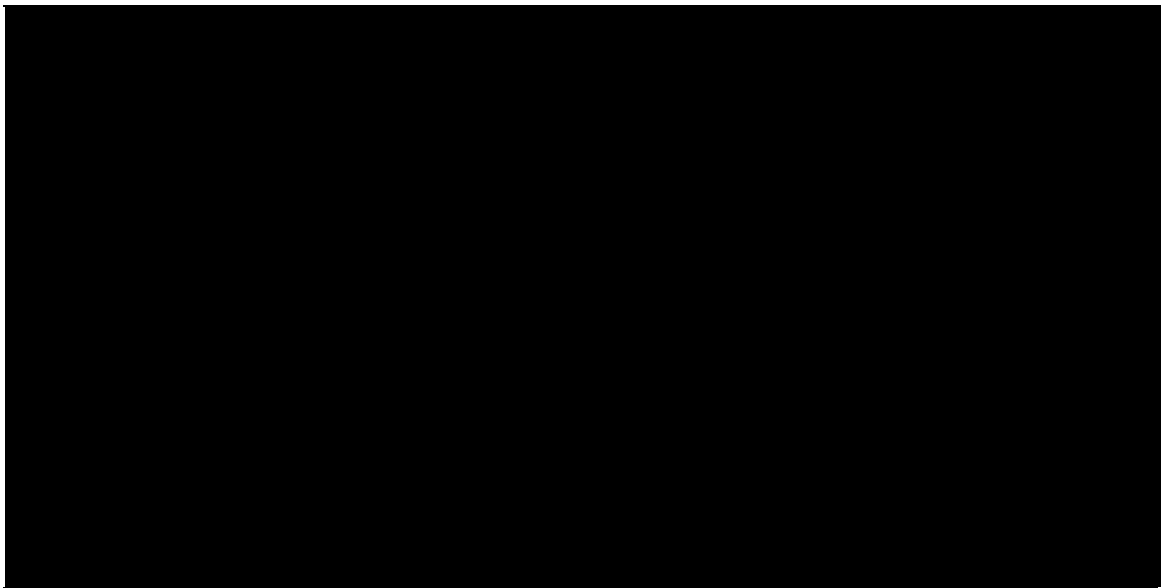
(2) 事業への影響



3. 道路整備に期待する効果について

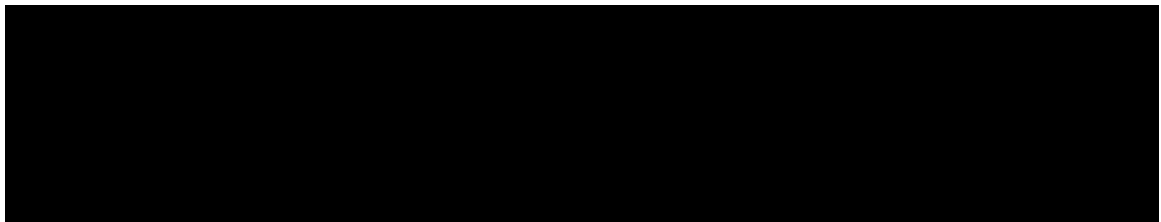
(1) 直接効果の把握について

(2) ストック効果の把握について

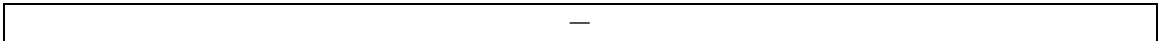


4. コロナの影響について

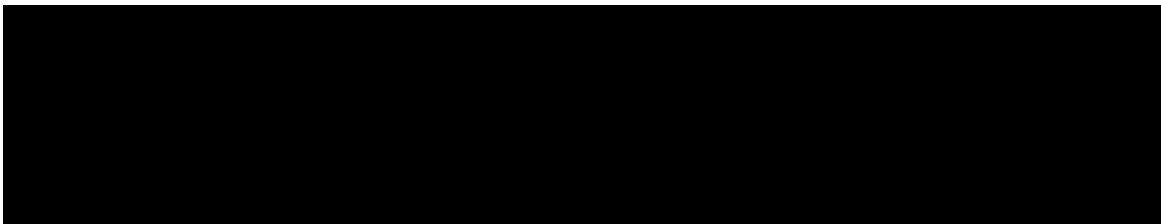
(1) 影響



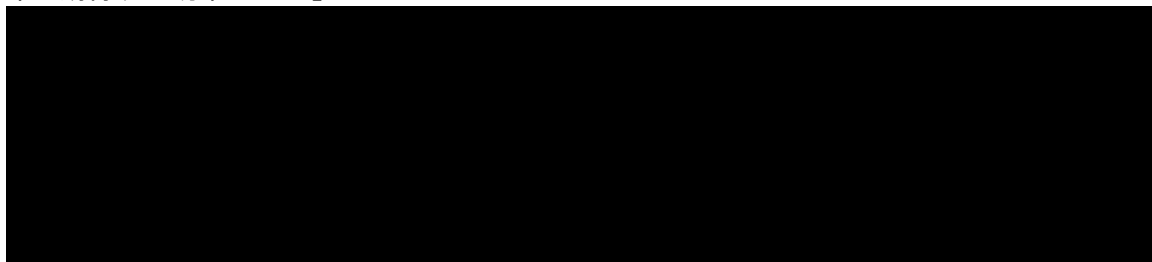
(2) 道路への期待について



5. その他



【外環に期待する効果まとめ】



2)

【日時】 2022年2月18日（金）14：00～15：30

【場所】

（住所：

【出席者】 （先方）

（当方）国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所：
礒邊調査第二課長、中村係長、常前技官
パシフィックコンサルタンツ株式会社：

【ヒアリング項目】

1. 企業概要：業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について：直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環（東京外かく環状道路）について
- ・ 東京外かく環状道路（東名～湾岸）の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

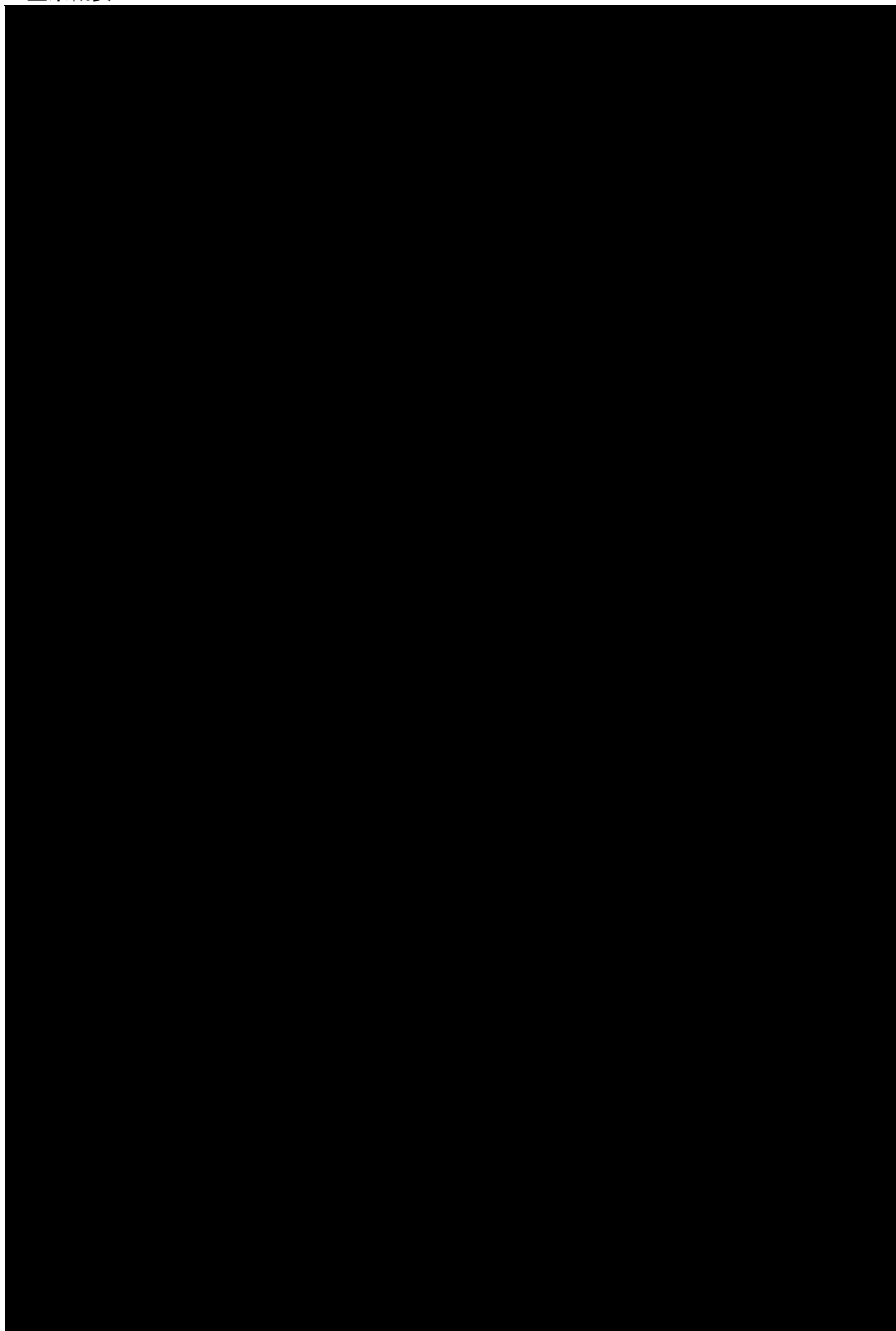
【受領資料】

- ・ 会社概要資料

【 の概要】

【ヒアリング結果】

1. 企業概要

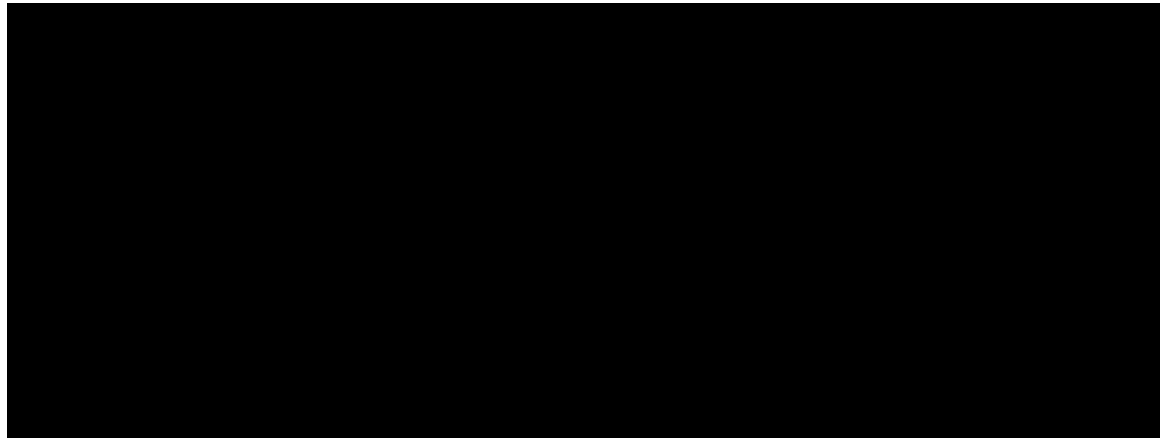


2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題



(2) 事業への影響



3. 道路整備に期待する効果について

(1) 直接効果の把握について

(2) ストック効果の把握について

--

4. コロナの影響について

(1) 影響

--

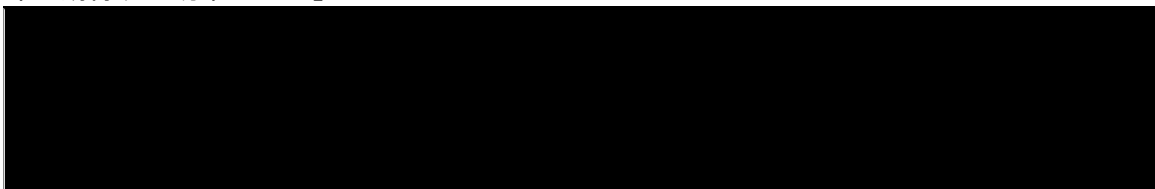
(2) 道路への期待について

—

5. その他

--

【外環に期待する効果まとめ】



3) [REDACTED]

【日時】 2022年2月14日(月) 13:00～14:00

【場所】 [REDACTED]

(住所: [REDACTED])

【出席者】 (先方) [REDACTED]

(当方) 国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所:

磯邊調査第二課長、中村係長、常前技官

パシフィックコンサルタンツ株式会社: [REDACTED]

【ヒアリング項目】

1. 企業概要: 業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について: 直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環(東京外かく環状道路)について
- ・ 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

【受領資料】

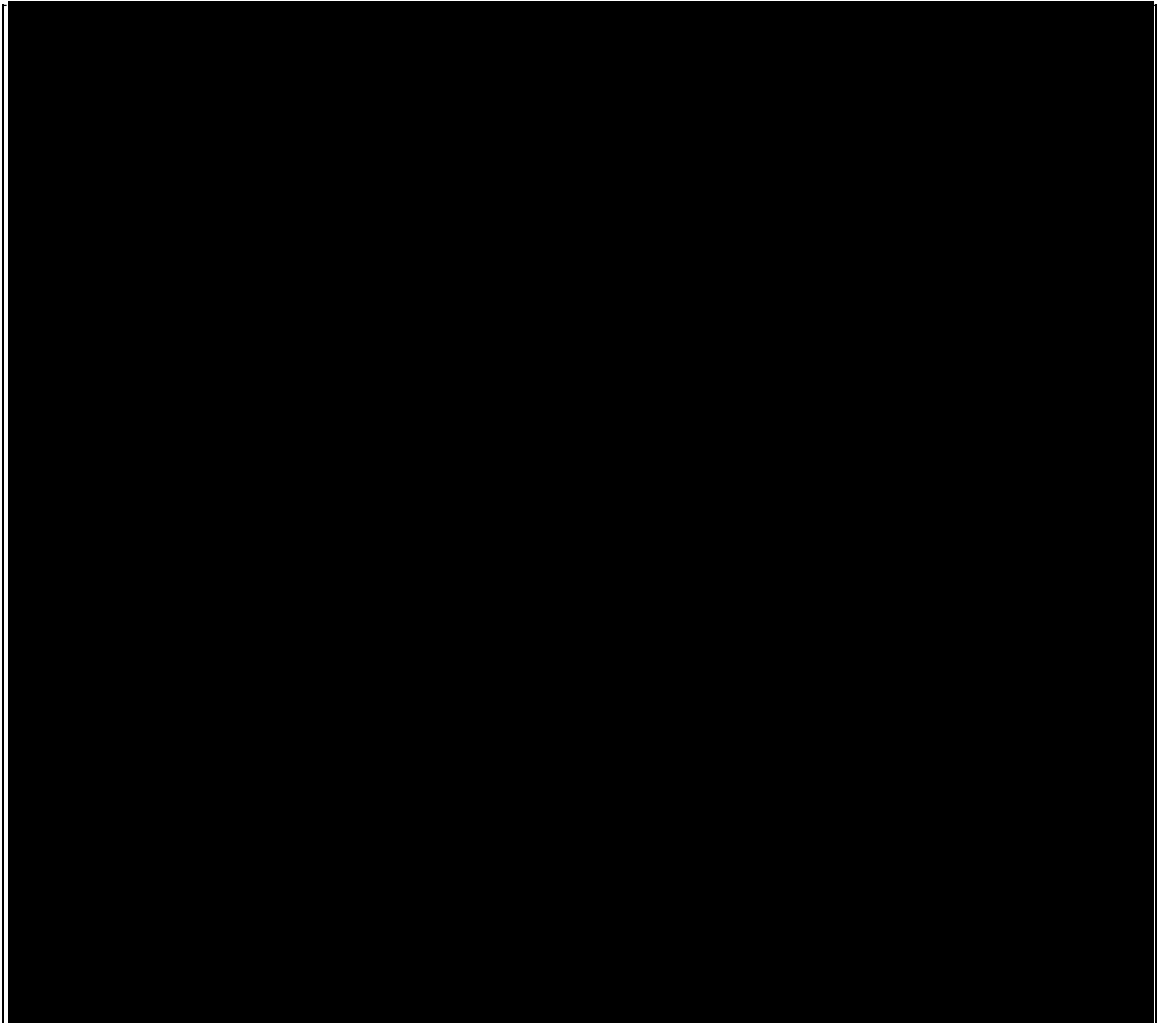
- ・ なし

【[REDACTED]の概要】

[REDACTED]

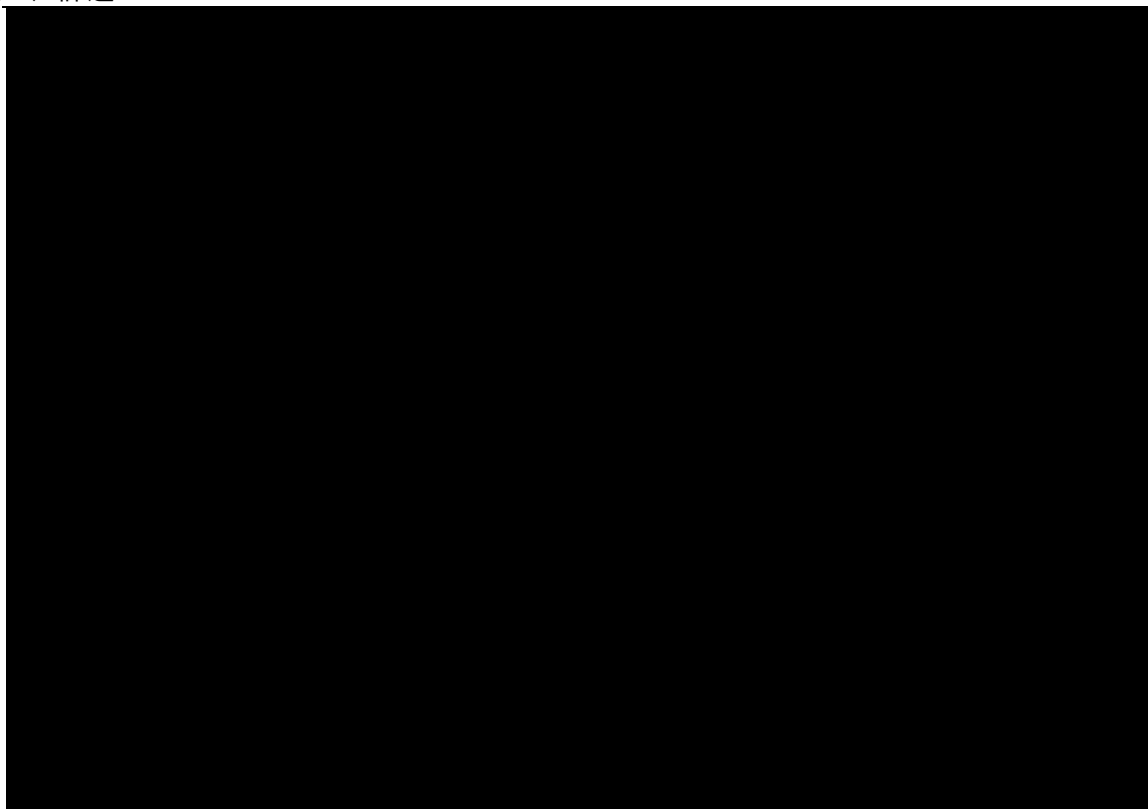
【ヒアリング結果】

1. 企業概要

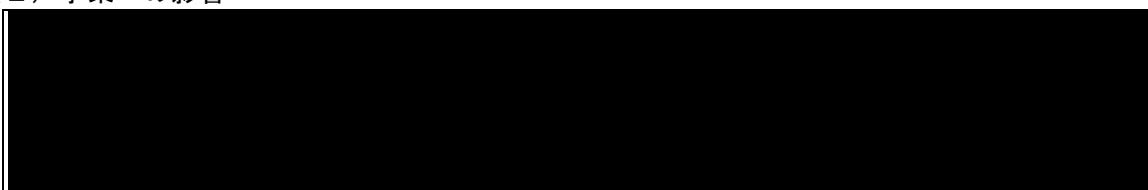


2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題



(2) 事業への影響



3. 道路整備に期待する効果について

(1) 直接効果の把握について

(2) ストック効果の把握について

--

4. コロナの影響について

(1) 影響

--

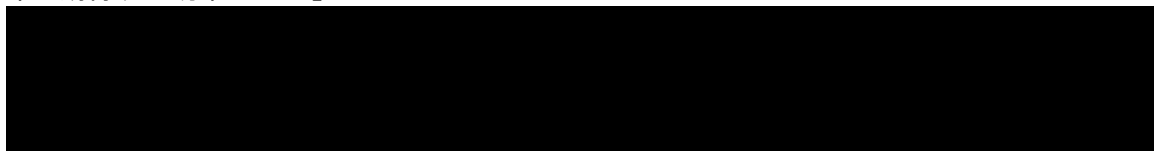
(2) 道路への期待について

—

5. その他

--

【外環に期待する効果まとめ】



4) [REDACTED]

【日時】 2022年2月14日(月) 15:00～16:00

【場所】 [REDACTED]

(住所: [REDACTED])

【出席者】 (先方) [REDACTED]

(当方) 国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所:
 磯邊調査第二課長、中村係長、常前技官
 パシフィックコンサルタンツ株式会社: [REDACTED]

【ヒアリング項目】

1. 企業概要: 業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について: 直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環(東京外かく環状道路)について
- ・ 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

【受領資料】

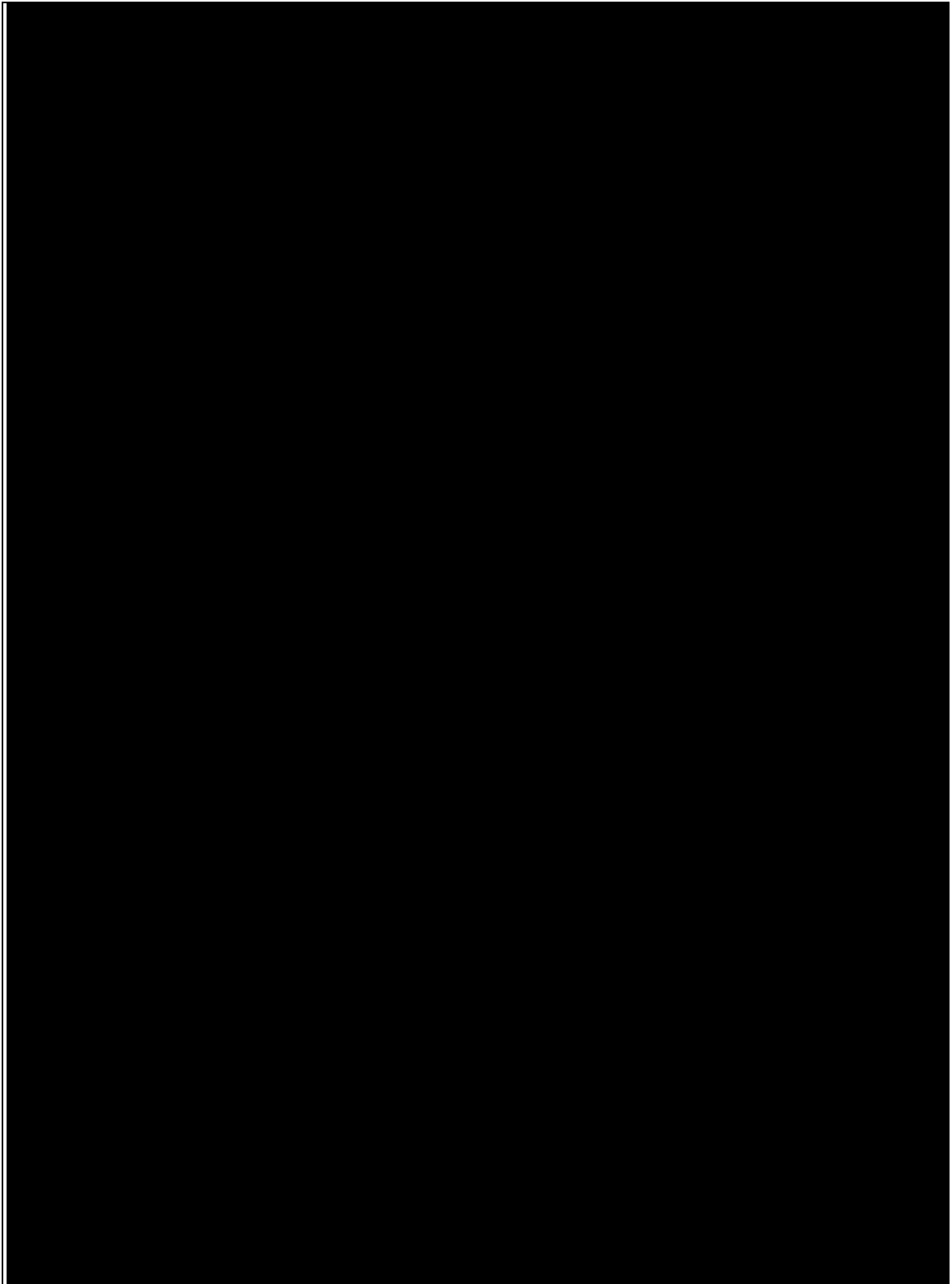
- ・ なし

【[REDACTED]の概要】

[REDACTED]

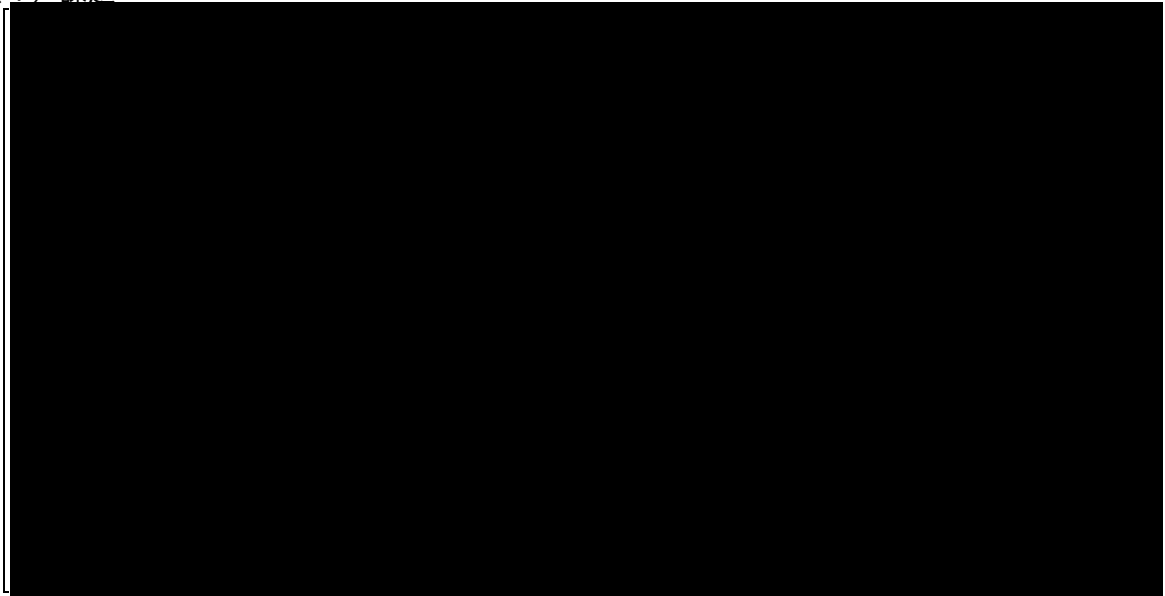
【ヒアリング結果】

1. 企業概要

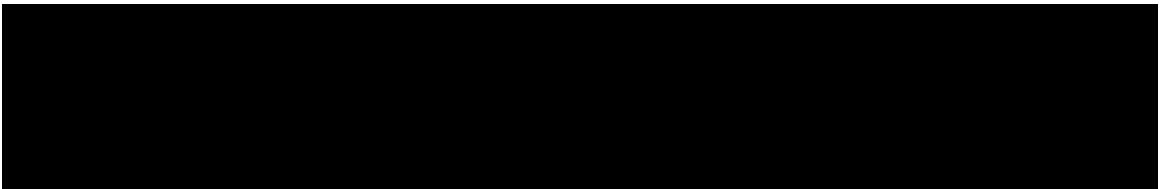


2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題



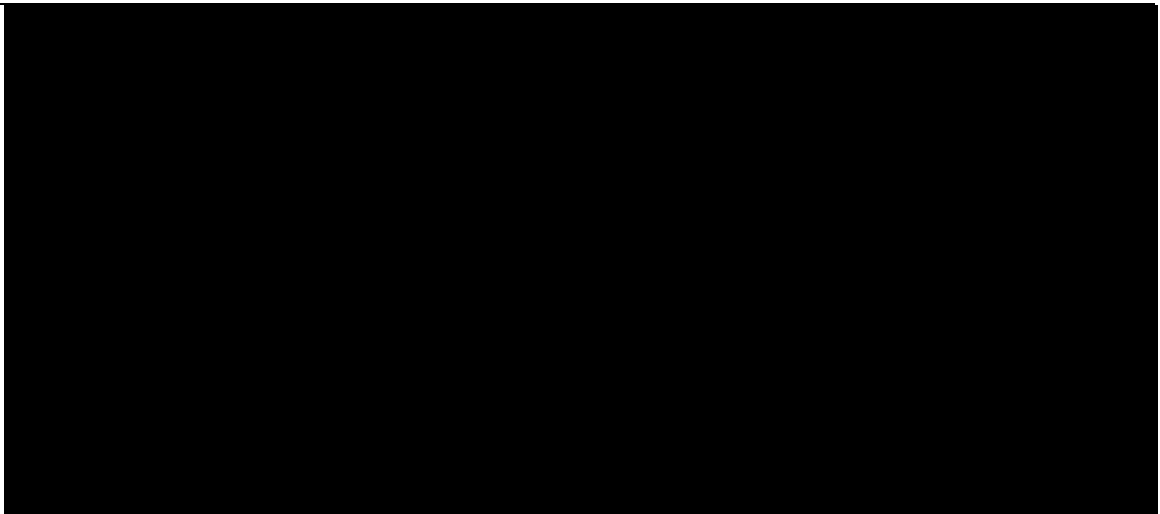
(2) 事業への影響



3. 道路整備に期待する効果について

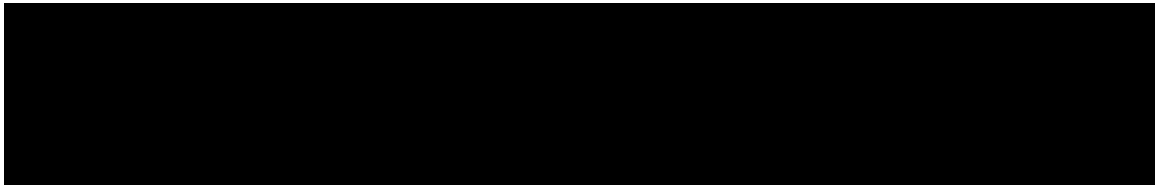
(1) 直接効果の把握について

(2) ストック効果の把握について



4. コロナの影響について

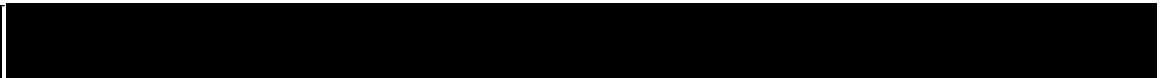
(1) 影響



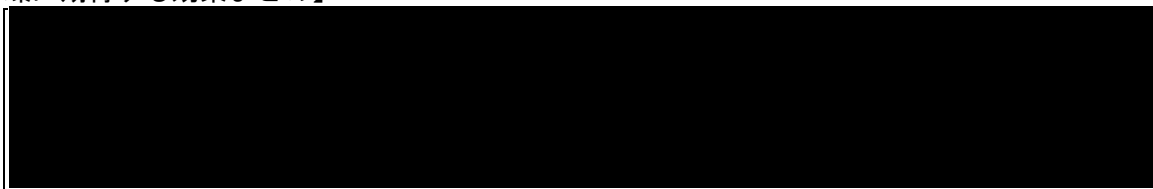
(2) 道路への期待について



5. その他



【外環に期待する効果まとめ】



5)

【日時】 2022年1月20日（木）13：30～15：00

【場所】

（住所：

【出席者】（先方）

（当方）国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所：

磯邊調査第二課長、中村係長、常前技官

パシフィックコンサルタンツ株式会社：

【ヒアリング項目】

1. 企業概要：業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について：直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環（東京外かく環状道路）について
- ・ 東京外かく環状道路（東名～湾岸）の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

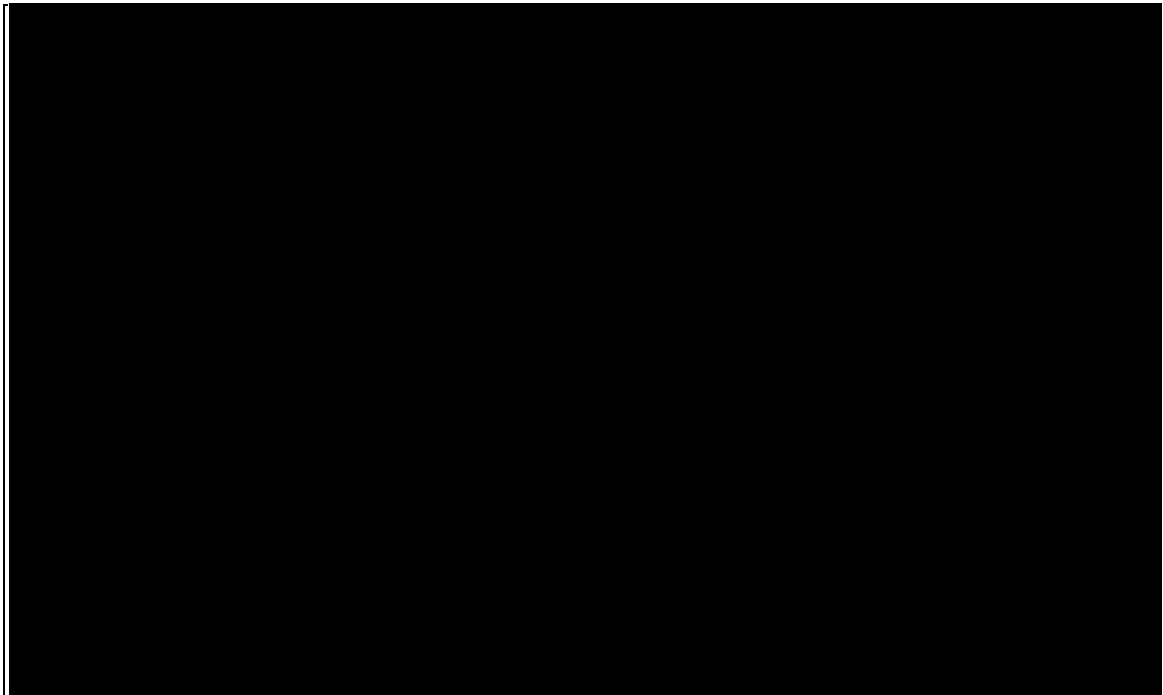
【受領資料】

- ・ なし

【の概要】

【ヒアリング結果】

1. 企業概要

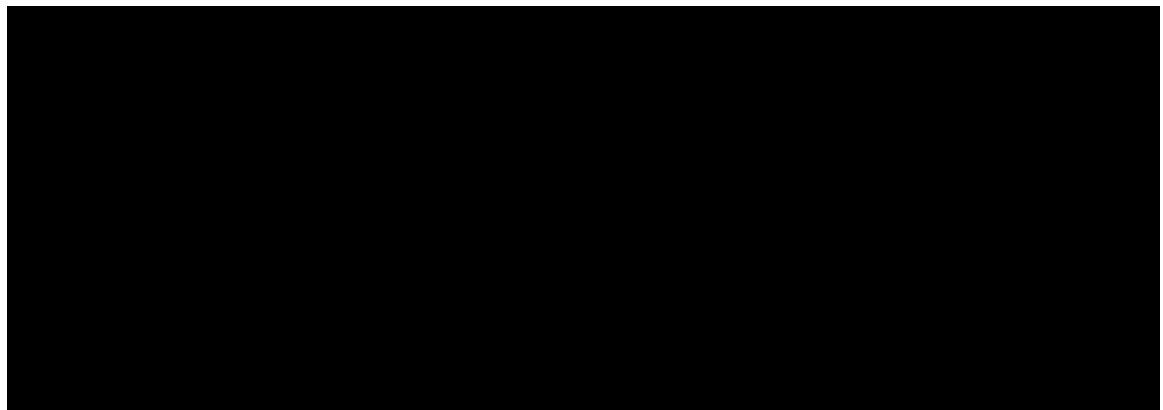


2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題



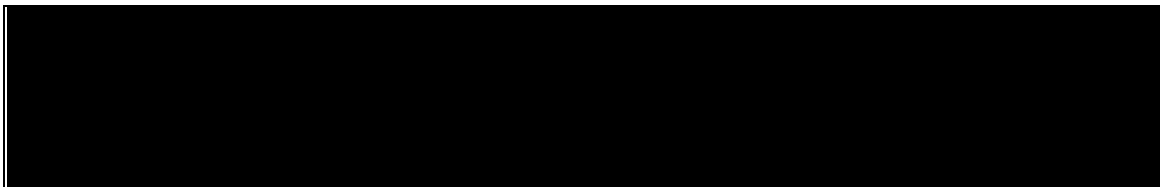
(2) 事業への影響



3. 道路整備に期待する効果について

(1) 直接効果の把握について

(2) ストック効果の把握について



4. コロナの影響について

(1) 影響

--

(2) 道路への期待について

—

5. その他

--

【外環に期待する効果まとめ】

--

6) [REDACTED]

【日時】 2022年1月25日(火) 13:00～15:00

【場所】 [REDACTED]

(住所: [REDACTED])

【出席者】 (先方) [REDACTED]

(当方) 国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所:
中村係長、常前技官
パシフィックコンサルタンツ株式会社: [REDACTED]

【ヒアリング項目】

1. 企業概要: 業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について: 直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環(東京外かく環状道路)について
- ・ 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

【受領資料】

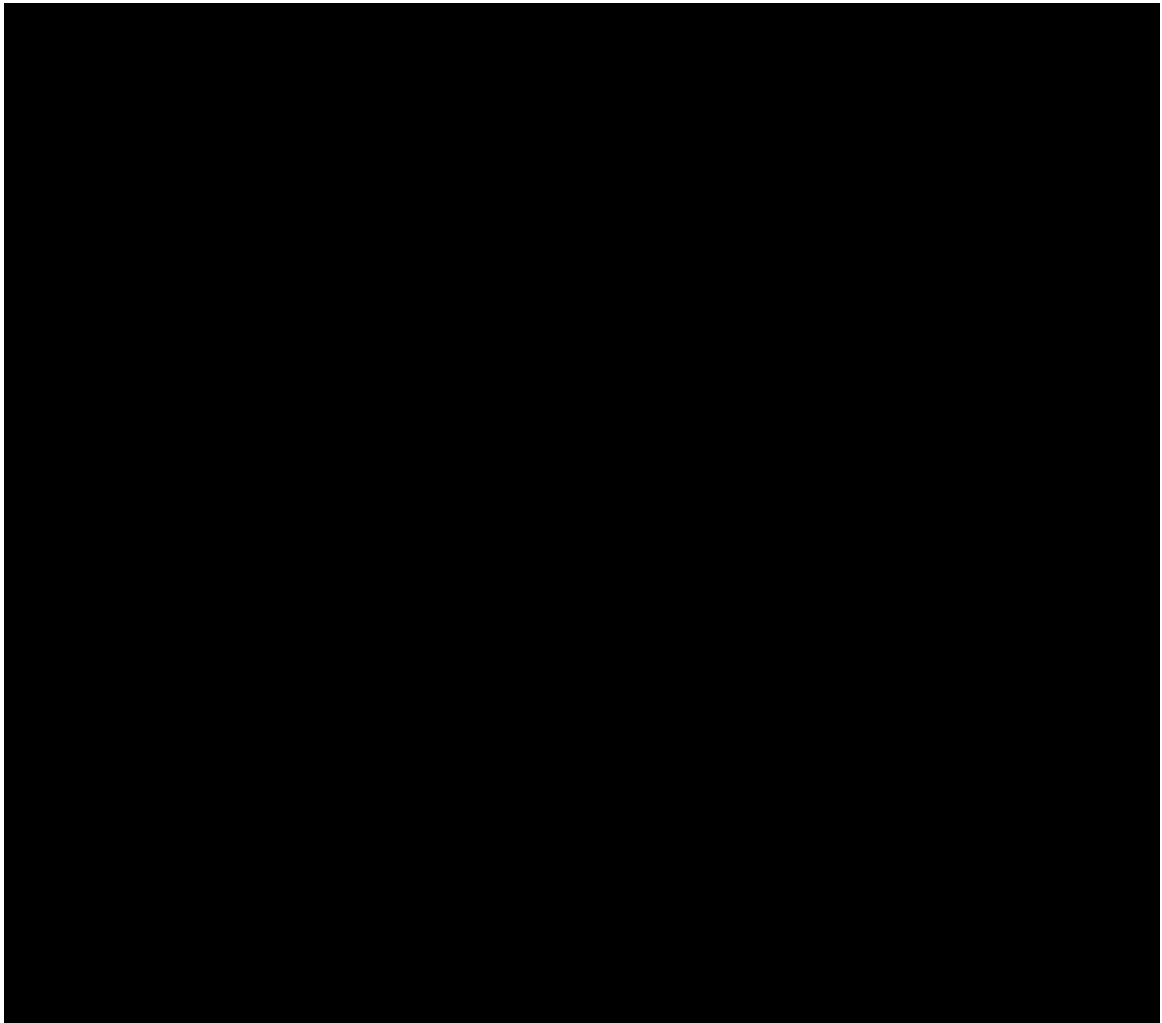
- ・ 会社概要資料

【[REDACTED]の概要】

[REDACTED]

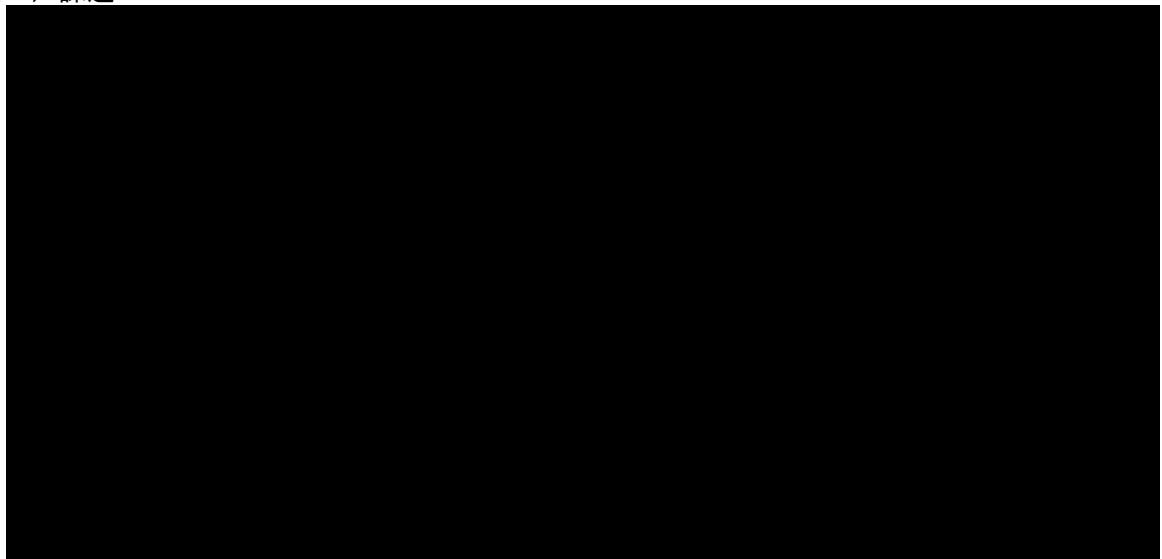
【ヒアリング結果】

1. 企業概要



2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題

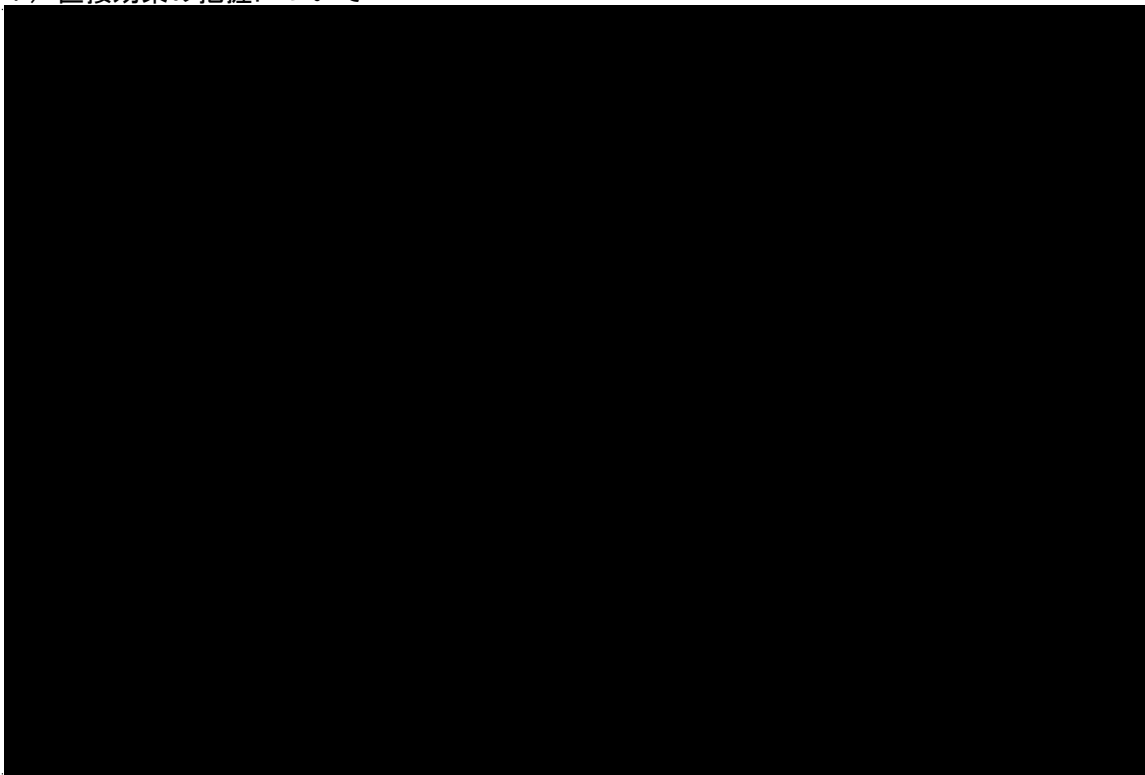


(2) 事業への影響

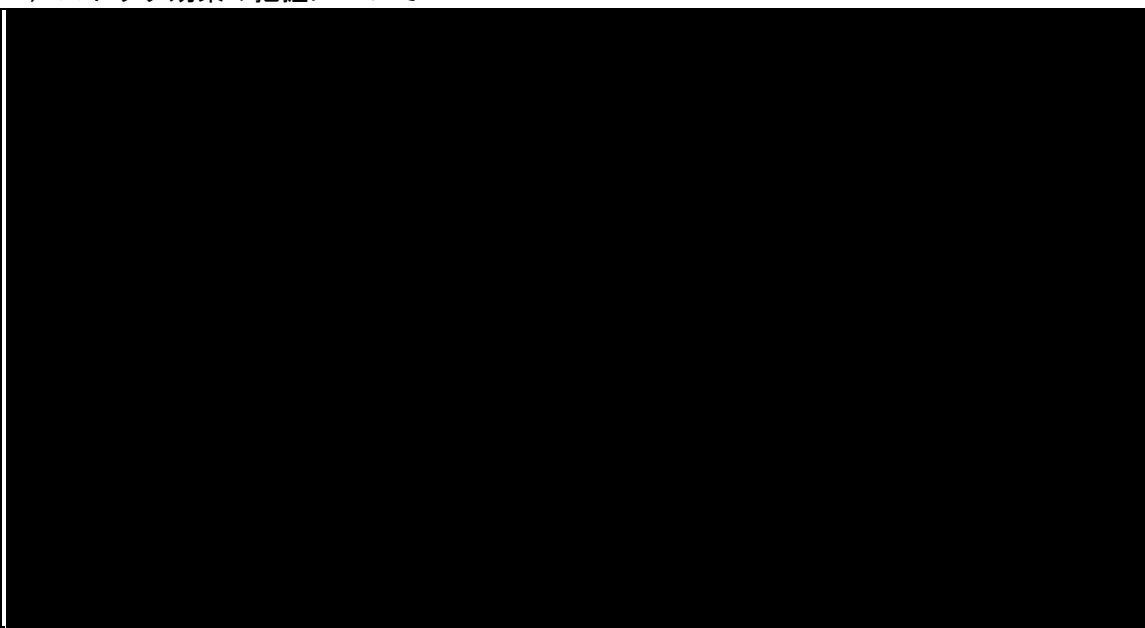




3. 道路整備に期待する効果について
(1) 直接効果の把握について

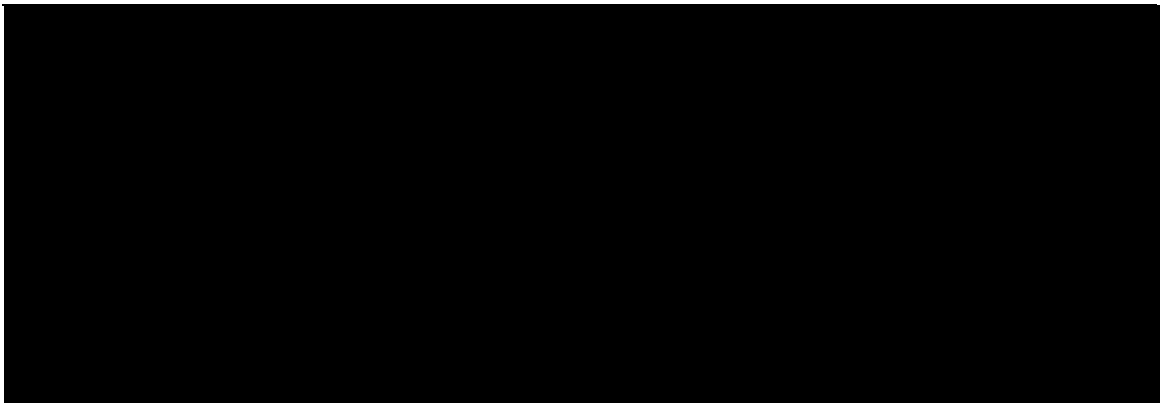


(2) ストック効果の把握について

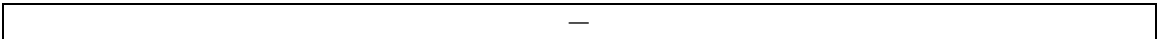


4. コロナの影響について

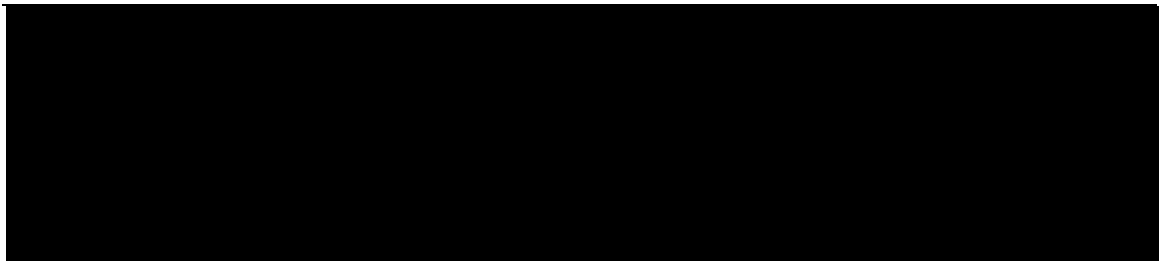
(1) 影響



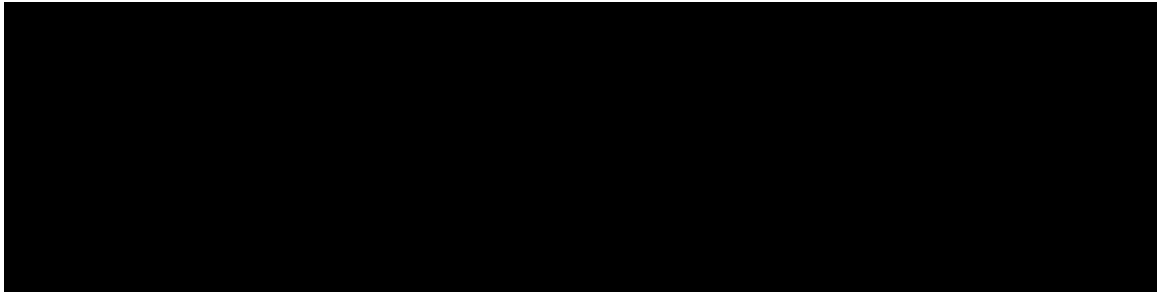
(2) 道路への期待について



5. その他



【外環に期待する効果まとめ】



7) [REDACTED]

【日時】 2022年1月18日（火）15：00～16：00

【場所】 [REDACTED]

（住所： [REDACTED]

【出席者】 （先方） [REDACTED]

（当方）国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所：

磯邊調査第二課長、中村係長、常前技官

パシフィックコンサルタンツ株式会社： [REDACTED]

【ヒアリング項目】

1. 企業概要：業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について：直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環（東京外かく環状道路）について
- ・ 東京外かく環状道路（東名～湾岸）の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

【受領資料】

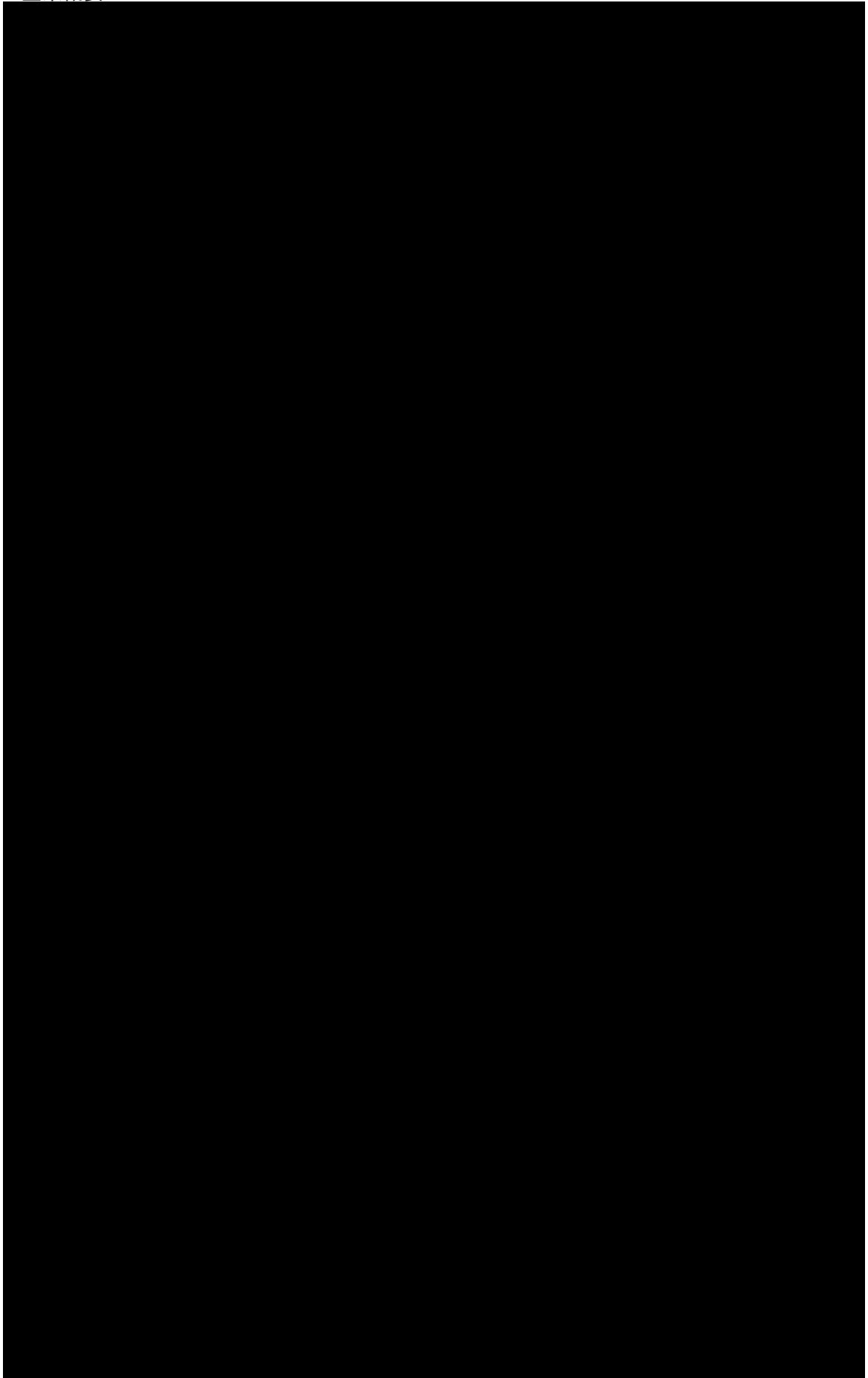
- ・ なし

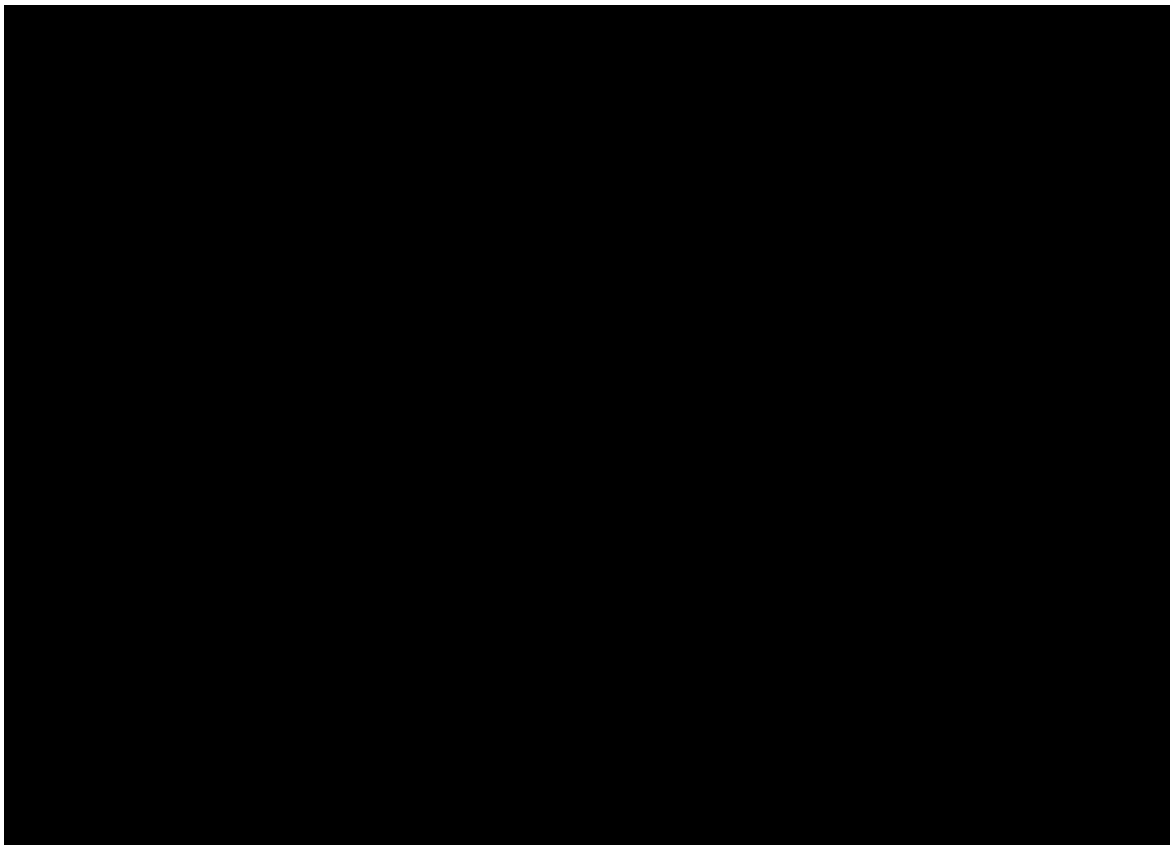
【 [REDACTED] の概要】

[REDACTED]

【ヒアリング結果】

1. 企業概要



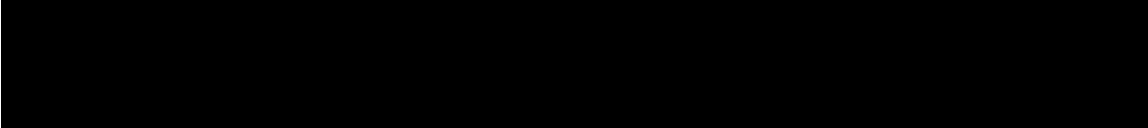


2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題



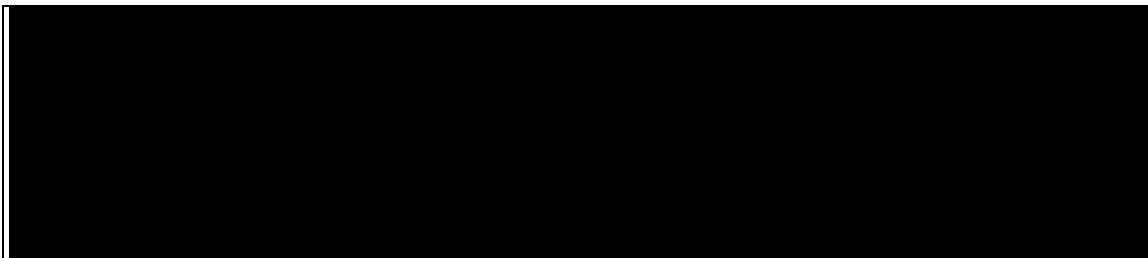
(2) 事業への影響



3. 道路整備に期待する効果について

(1) 直接効果の把握について

(2) ストック効果の把握について



4. コロナの影響について

(1) 影響

--

(2) 道路への期待について

—

5. その他

--

【外環に期待する効果まとめ】

--

8) [REDACTED]

【日時】 2021年12月1日(水) 13:00～14:30

【場所】 [REDACTED]

(住所: [REDACTED])

【出席者】 (先方) [REDACTED]

(当方) 国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所:
木本計画課長、磯邊調査第二課長、中村係長
パシフィックコンサルタンツ株式会社: [REDACTED]

【ヒアリング項目】

1. 企業概要: 業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について: 直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環(東京外かく環状道路)について
- ・ 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

【受領資料】

- ・ 会社概要資料

【[REDACTED]の概要】

[REDACTED]

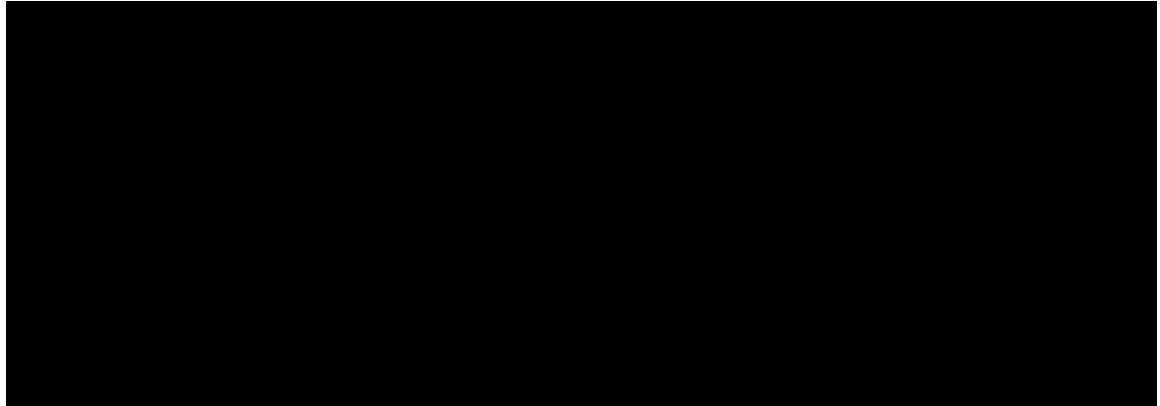
【ヒアリング結果】

1. 企業概要

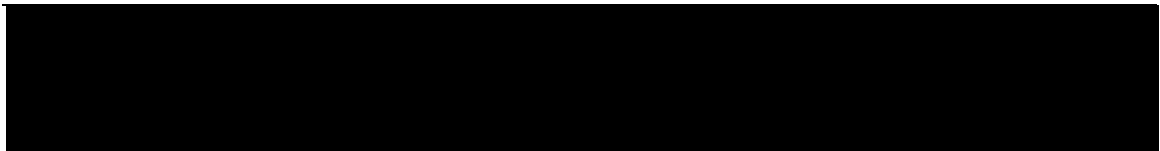


2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題

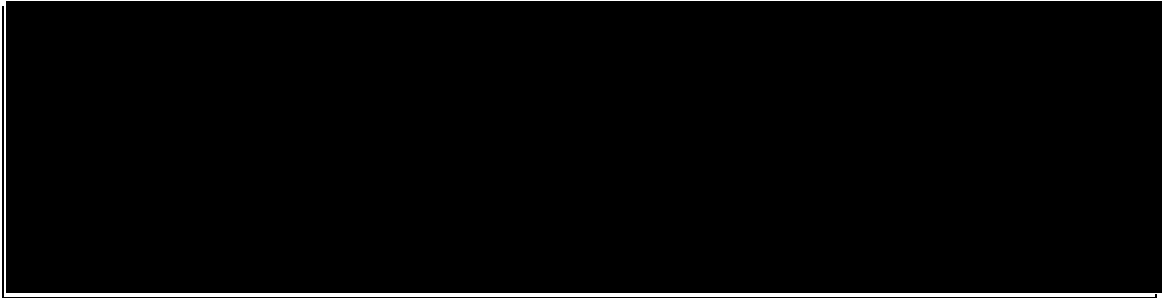


(2) 事業への影響

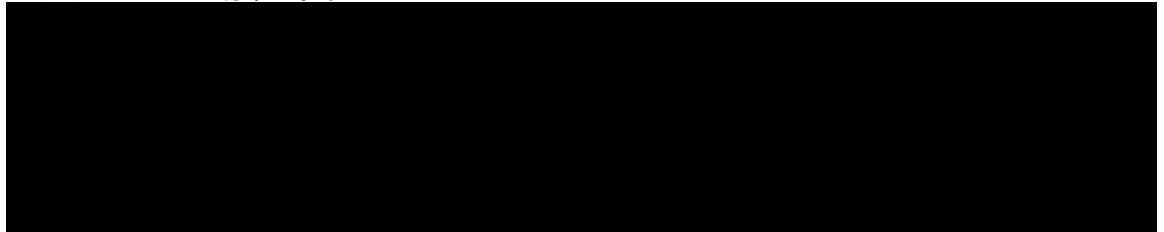


3. 道路整備に期待する効果について

(1) 直接効果の把握について



(2) ストック効果の把握について



4. コロナの影響について

(1) 影響

--

(2) 道路への期待について

—

5. その他

--

【外環に期待する効果まとめ】

--

9) [REDACTED]

【日時】 2021年12月2日（木）14：00～15：30

【場所】 [REDACTED]

（住所：

【出席者】 （先方） [REDACTED]

（当方）国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所：
磯邊調査第二課長、中村係長、常前技官
パシフィックコンサルタンツ株式会社： [REDACTED]

【ヒアリング項目】

1. 企業概要：業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について：直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環（東京外かく環状道路）について
- ・ 東京外かく環状道路（東名～湾岸）の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

【受領資料】

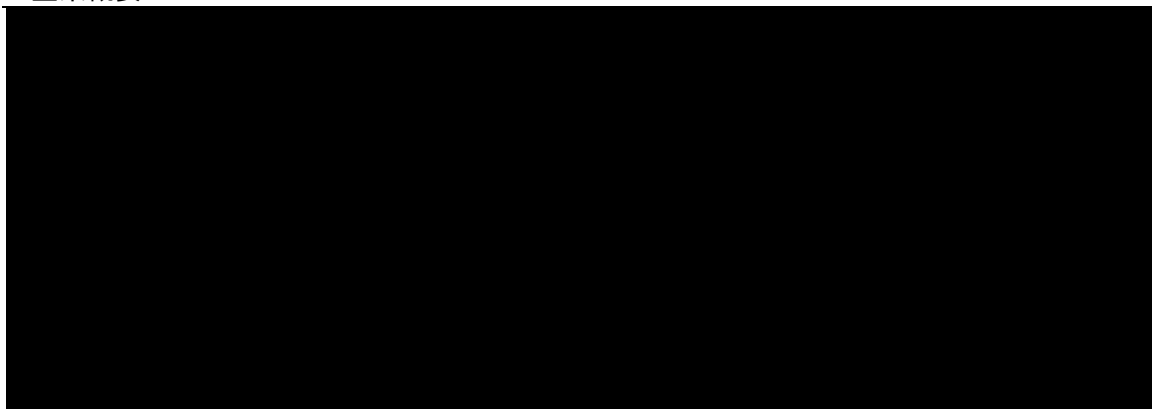
- ・ 会社概要資料

【 [REDACTED] の概要】

[REDACTED]

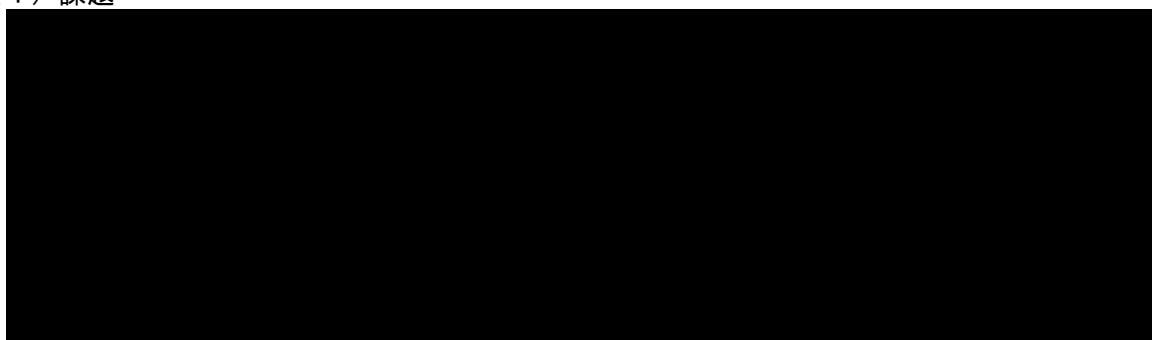
【ヒアリング結果】

1. 企業概要

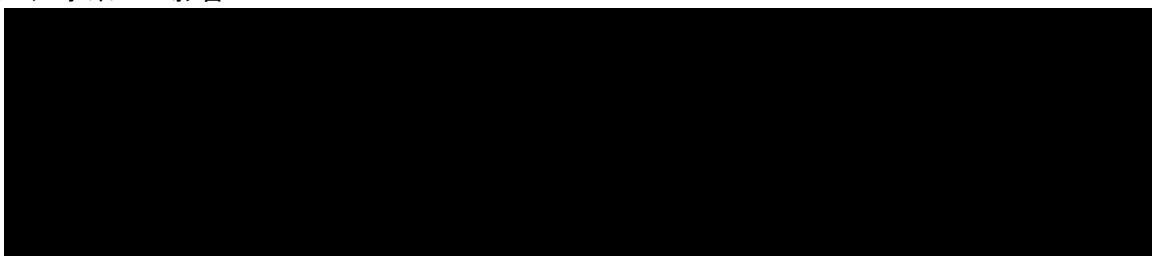


2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題

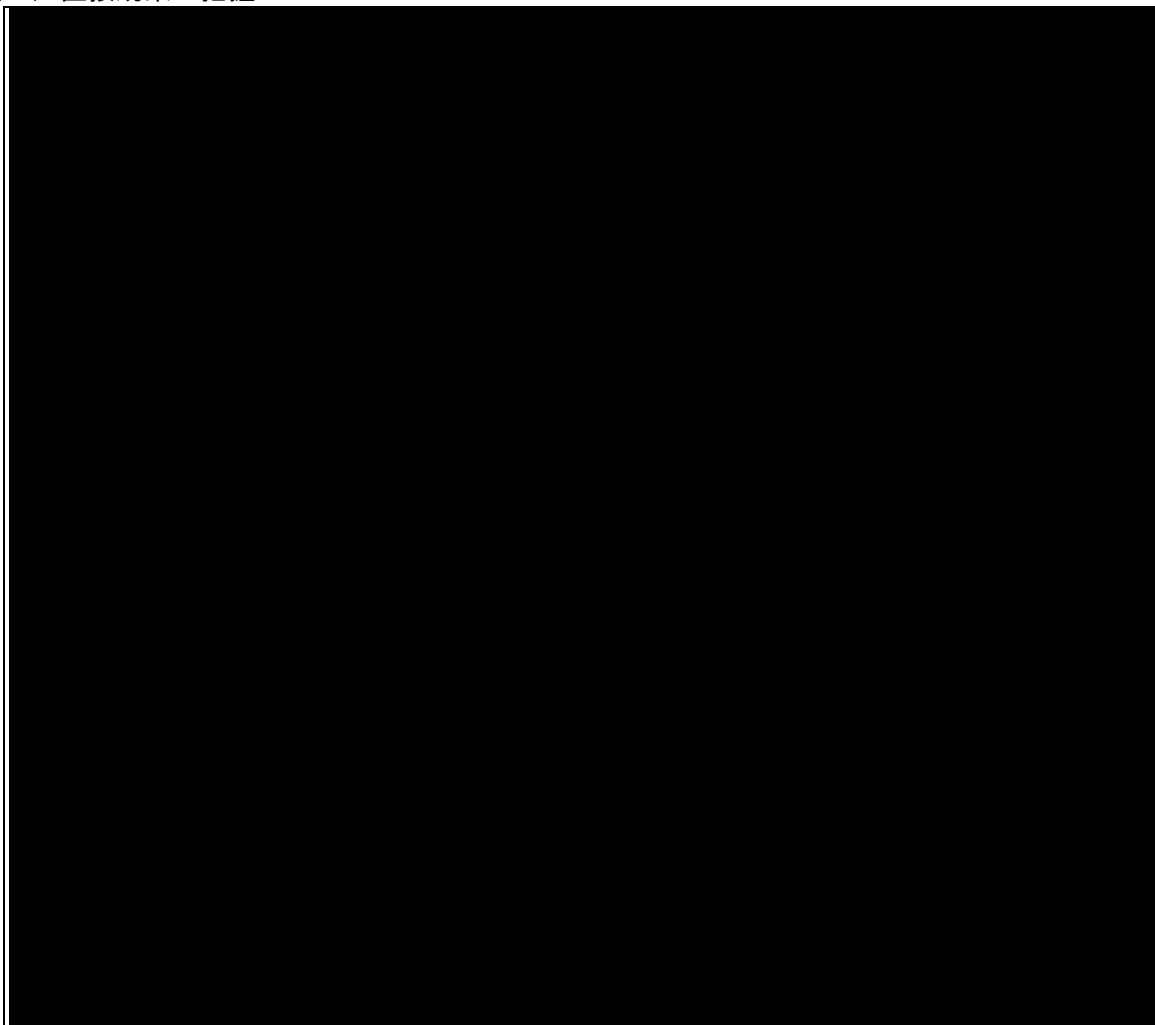


(2) 事業への影響

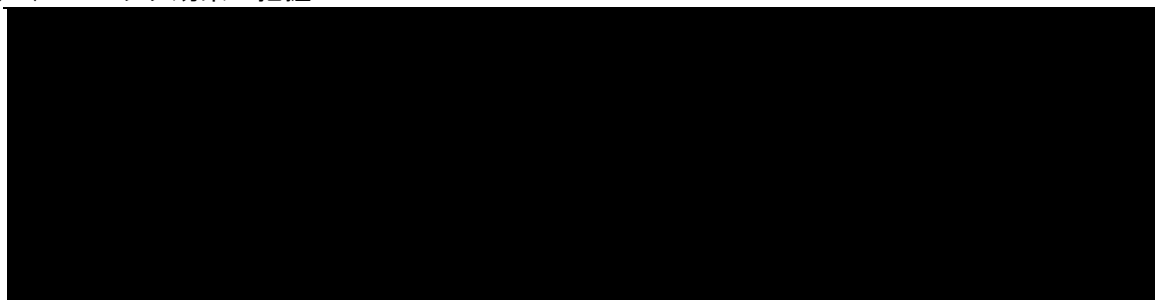


3. 道路整備に期待する効果について

(1) 直接効果の把握について



(2) ストック効果の把握について



4. コロナの影響について

(1) 影響

--

(2) 道路への期待について

—

5. その他

--

【外環に期待する効果まとめ】

--

10)

【日時】 2021年12月3日（金）14：00～15：30

【場所】

（住所：

【出席者】 （先方）

（当方）国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所：
磯邊調査第二課長、中村係長、常前技官
パシフィックコンサルタンツ株式会社：

【ヒアリング項目】

1. 企業概要：業種、主な事業内容、事業規模
2. 道路利用の交通課題について
3. 道路整備に期待する効果について：直接効果、ストック効果
4. コロナの影響について
5. その他

【提示資料】

- ・ 依頼状、質問項目
- ・ 外環（東京外かく環状道路）について
- ・ 東京外かく環状道路（東名～湾岸）の必要性
- ・ 外環事業に関するパンフレット

【受領資料】

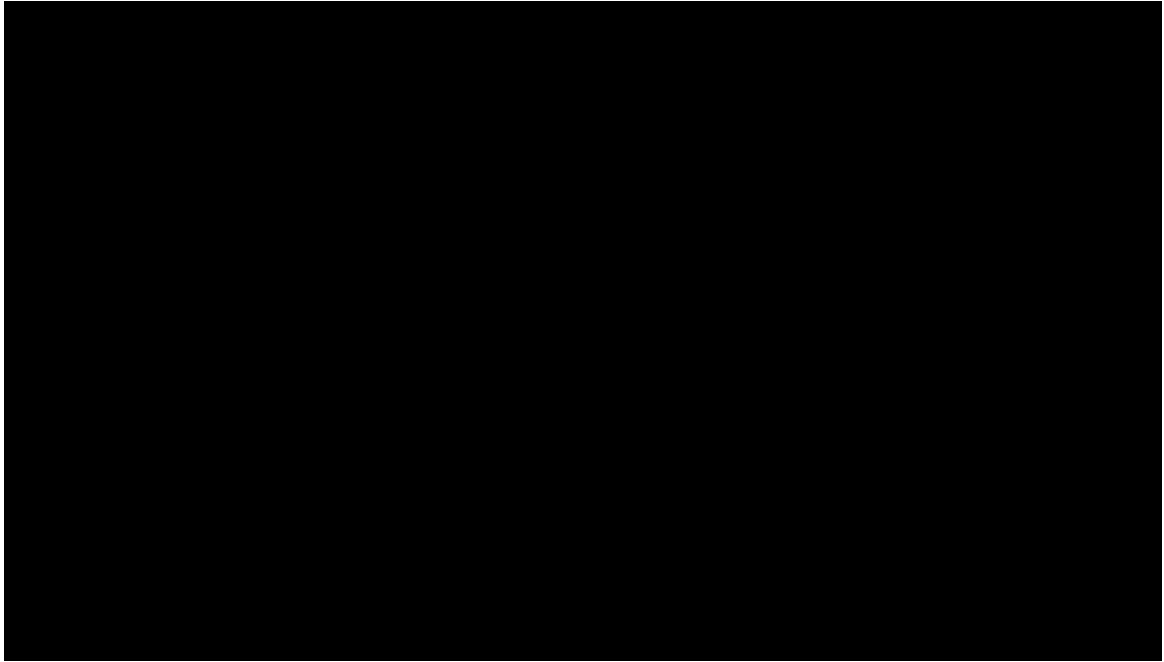
- ・ 会社概要資料

【

の概要】

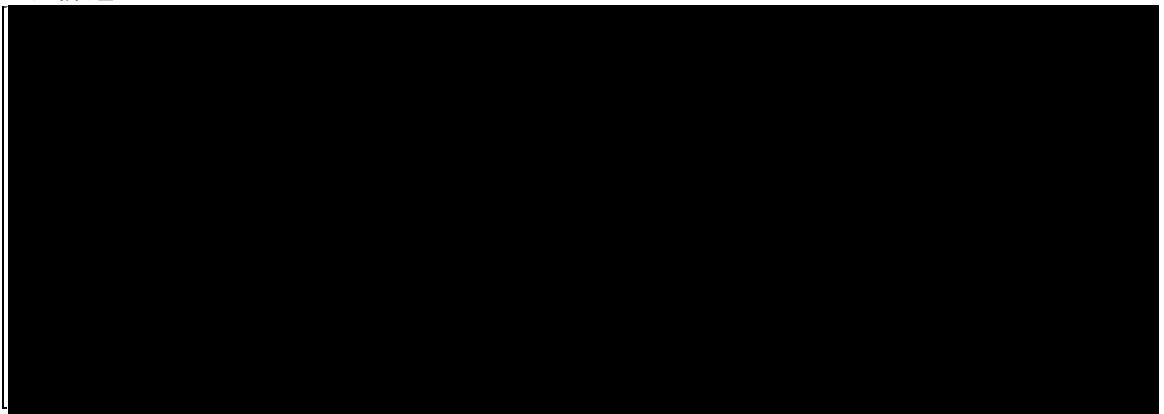
【ヒアリング結果】

1. 企業概要

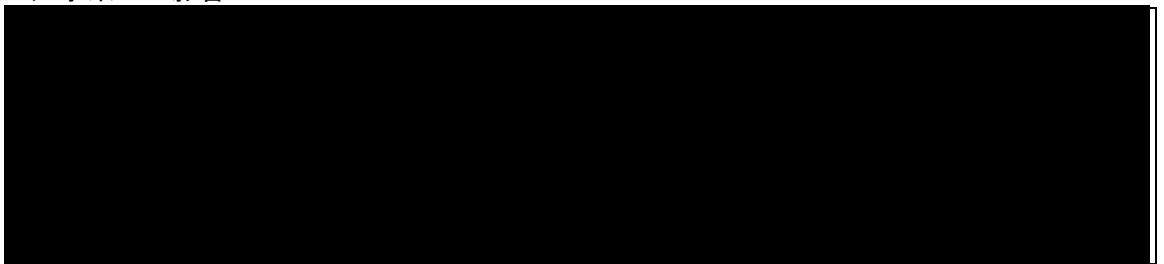


2. 道路利用の交通課題について

(1) 課題

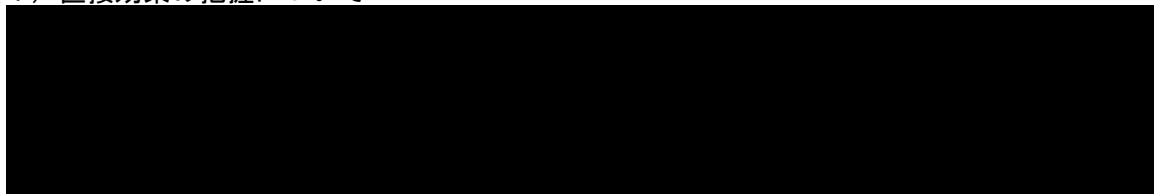


(2) 事業への影響

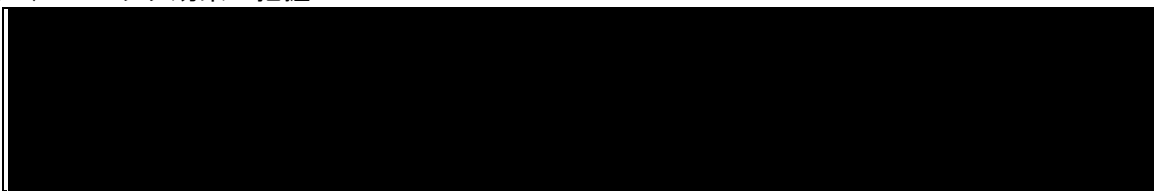


3. 道路整備に期待する効果について

(1) 直接効果の把握について



(2) ストック効果の把握について



4. コロナの影響について

(1) 影響

[Redacted text]

(2) 道路への期待について

[Redacted text]

5. その他

[Redacted text]

【外環に期待する効果まとめ】

[Redacted text]

(2) 調査結果一覧

各企業のヒアリング調査の結果を横並びで比較できるよう一覧形式で取りまとめたものを、表 2-117～表 2-120 に示す。

表 2-117 調査結果一覧(その1)

調査項目					
NO	大分類	中分類			
			2022年2月4日実施	2022年2月18日実施	2022年2月14日実施
1	道路利用の交通課題の把握	道路利用時の課題	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
		○大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題	○大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題	○交通安全上の課題のあると感じる路線、区間	
2	事業活動への影響				○大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題
3	道路整備に期待する効果	直接効果の把握	○所要時間の短縮・○定時性の向上	○所要時間の短縮・○定時性の向上	○所要時間の短縮・○定時性の向上
			○安全性の向上		
4	ストック効果の把握	○輸送効率の向上（通勤時間の短縮、運転手の労務管理の改善）	○事業所・物流施設立地・配置の最適化（物流施設の集約化、新たな候補地の増加など）	○事業活動範囲の拡大（配送対象範囲の拡大、人員増加など）	
			○リダンダンシーの強化（災害時の安定配送など）	○リダンダンシーの強化（災害時の安定配送など）	
5	コロナの影響	事業活動への影響			
6		道路への期待			
7	その他	道路全般に関する意見			
とりまとめ セリフイメージ					

表 2-118 調査結果一覧(その2)

調査項目					
NO	大分類	中分類			
			2022年2月14日実施	2022年1月20日実施	2022年1月25日実施
1	道路利用の交通課題の把握	道路利用時の課題	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
			○大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題	○大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題	○大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題
2		事業活動への影響			
3	道路整備に期待する効果	直接効果の把握	○所要時間の短縮・○定時性の向上	○所要時間の短縮・○定時性の向上	○所要時間の短縮・○定時性の向上
4		ストック効果の把握	○事業活動範囲の拡大（配送対象範囲の拡大、人員増加など）	○事業活動範囲の拡大（配送対象範囲の拡大、人員増加など）	○事業所・物流施設立地・配置の最適化（物流施設の集約化、新たな候補地の増加など）
			○リタダンシーの強化（災害時の安定配送など）	○リタダンシーの強化（災害時の安定配送など）	
5	コロナの影響	事業活動への影響			
6		道路への期待			
7	その他	道路全般に関する意見			
とりまとめ セリフイメージ					

表 2-119 調査結果一覧(その3)

調査項目					
NO	大分類	中分類			
			2022年1月18日実施	2021年12月2日実施	2021年12月1日実施
1	道路利用の交通課題の把握	道路利用時の課題		○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
			○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間		○交通安全上の課題のあると感じる路線、区間
2		事業活動への影響			
3	道路整備に期待する効果	直接効果の把握		○所要時間の短縮・○定時性の向上	○所要時間の短縮
					○定時性の向上
4	ストック効果の把握		○事業活動範囲の拡大（配送対象範囲の拡大、人員増加など）	○事業活動範囲の拡大（配送対象範囲の拡大、人員増加など）	○事業活動範囲の拡大（配送対象範囲の拡大、人員増加など）
				○輸送効率の向上（通勤時間の短縮、運転手の労務管理の改善）	○輸送効率の向上（通勤時間の短縮、運転手の労務管理の改善）
				○リダンダンシーの強化（災害時の安定配送など）	○リダンダンシーの強化（災害時の安定配送など）
5	コロナの影響	事業活動への影響			
6		道路への期待			
7	その他	道路全般に関する意見			
とりまとめ セリフイメージ					

表 2-120 調査結果一覧(その4)

NO	調査項目		
	大分類	中分類	
			2021年12月3日実施
1	道路利用の 交通課題の 把握	道路利用時 の課題	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間 ○大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題
2		事業活動 への影響	
3	道路整備 に期待する 効果	直接効果 の把握	○所要時間の短縮・○定時性の向上
4		ストック 効果の把握	○事業活動範囲の拡大（配送対象範囲の拡大、人員増加など） ○リタナダンシーの強化（災害時の安定配送など）
5	コロナの 影響	事業活動 への影響	
6		道路への 期待	
7	その他	道路全般に 関する意見	
とりまとめ セリフイメージ			

2.4.4. 調査結果の取りまとめ

調査により把握した、企業の観点からの東京外環事業の必要性や期待することを、効果項目ごとに一覧表を作成した。

(1) 期待する効果の取りまとめ

作成したヒアリング結果による整備効果項目一覧表を表 2-121～表 2-122 に示す。

表 2-121 ヒアリング結果による整備効果項目一覧表(その 1)

効果項目	期待する効果
(1) 都心部の 渋滞緩和 による企 業活動の 支援	
(2) 所要時間 短縮によ る企業活 動の支援	
(3) 時間信頼 性向上に よる企業 活動の支 援	

表 2-122 ヒアリング結果による整備効果項目一覧表(その2)

効果項目	期待する効果
(4) 移動圏域 拡大によ る企業活 動の支援	
(5) 経路選択 肢増加に よる企業 活動の支 援	
(6) 幹線道路 の渋滞緩 和による 企業活動 の支援	

(2) 整備効果取りまとめ資料の作成

東京外環事業について訴求力のある整備効果を示すには、過年度資料と同様に「企業の声」と「定量的な分析」を組み合わせることで、より説明力ある整理が可能と考えたため、効果項目ごとにヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料を作成した。

作成した整備効果資料を図 2-374～図 2-382 に示す。

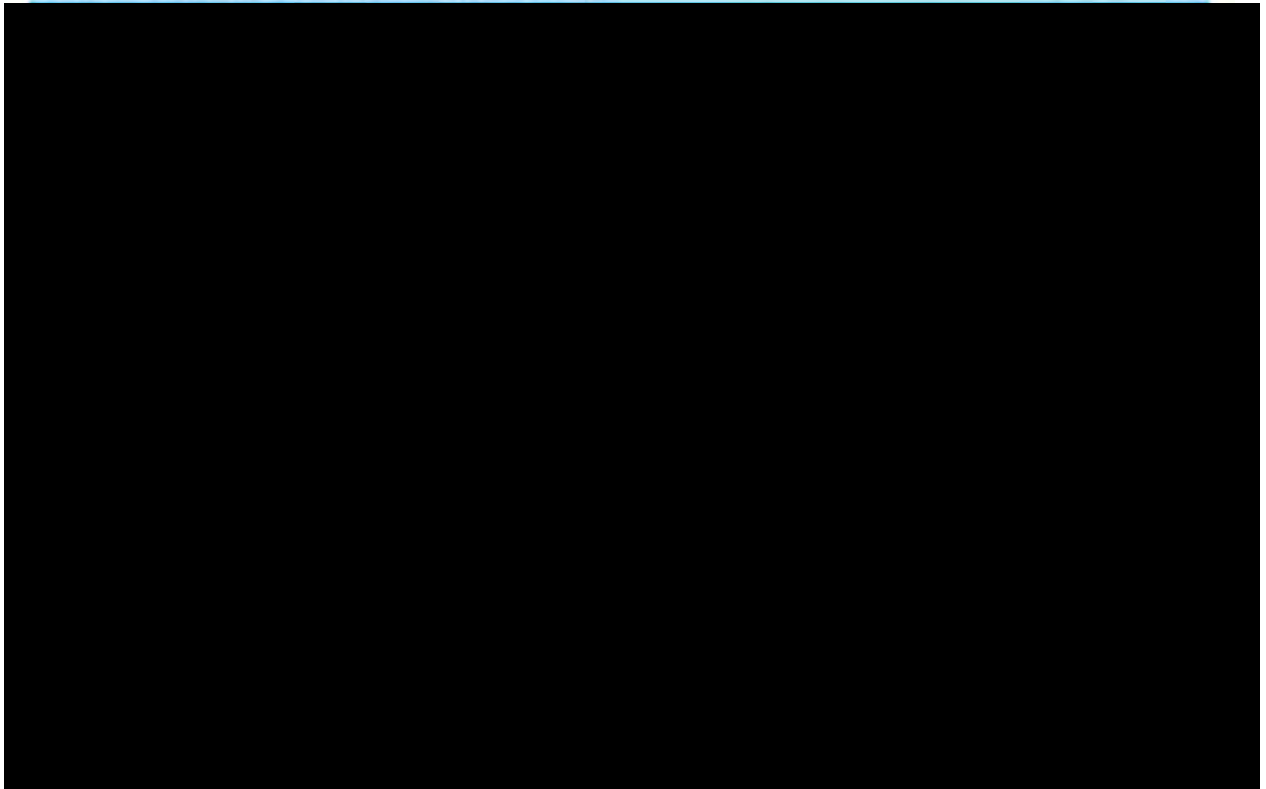


図 2-374 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(その 1)



図 2-375 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(その 2)

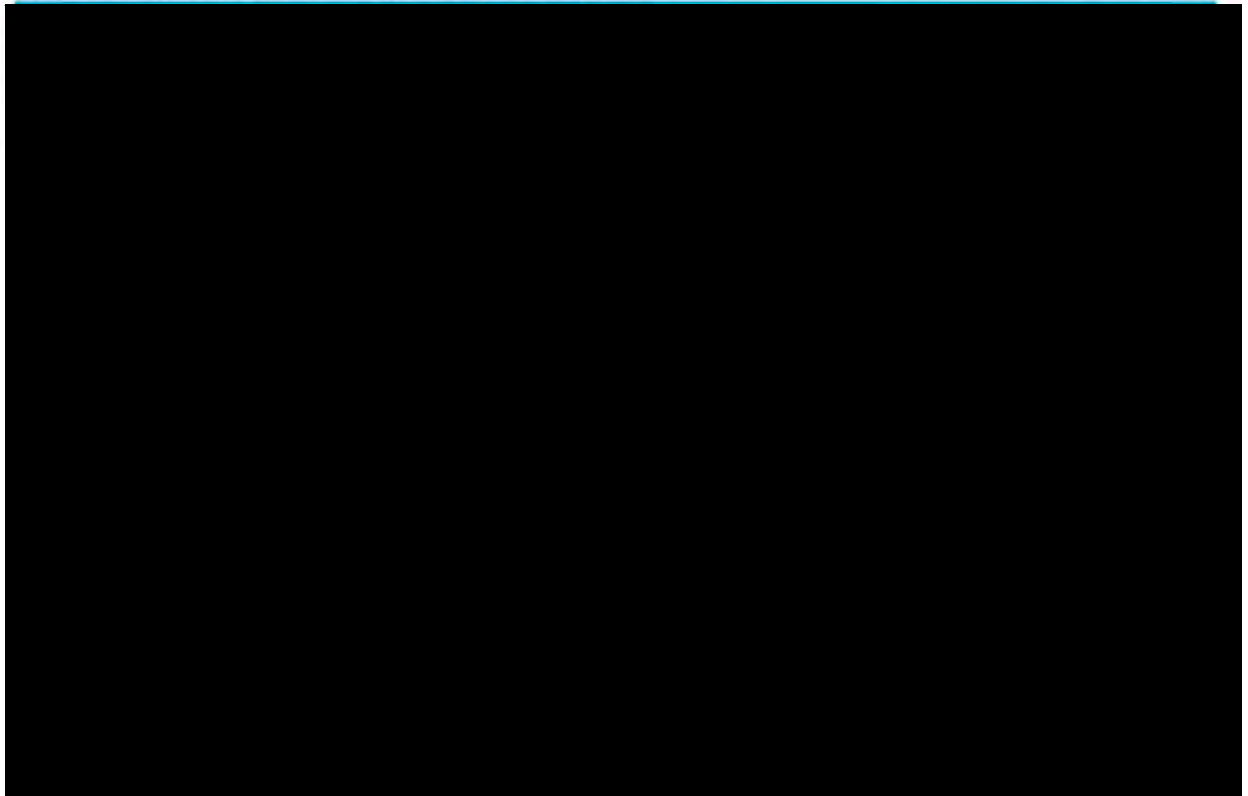


図 2-376 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(その 3)

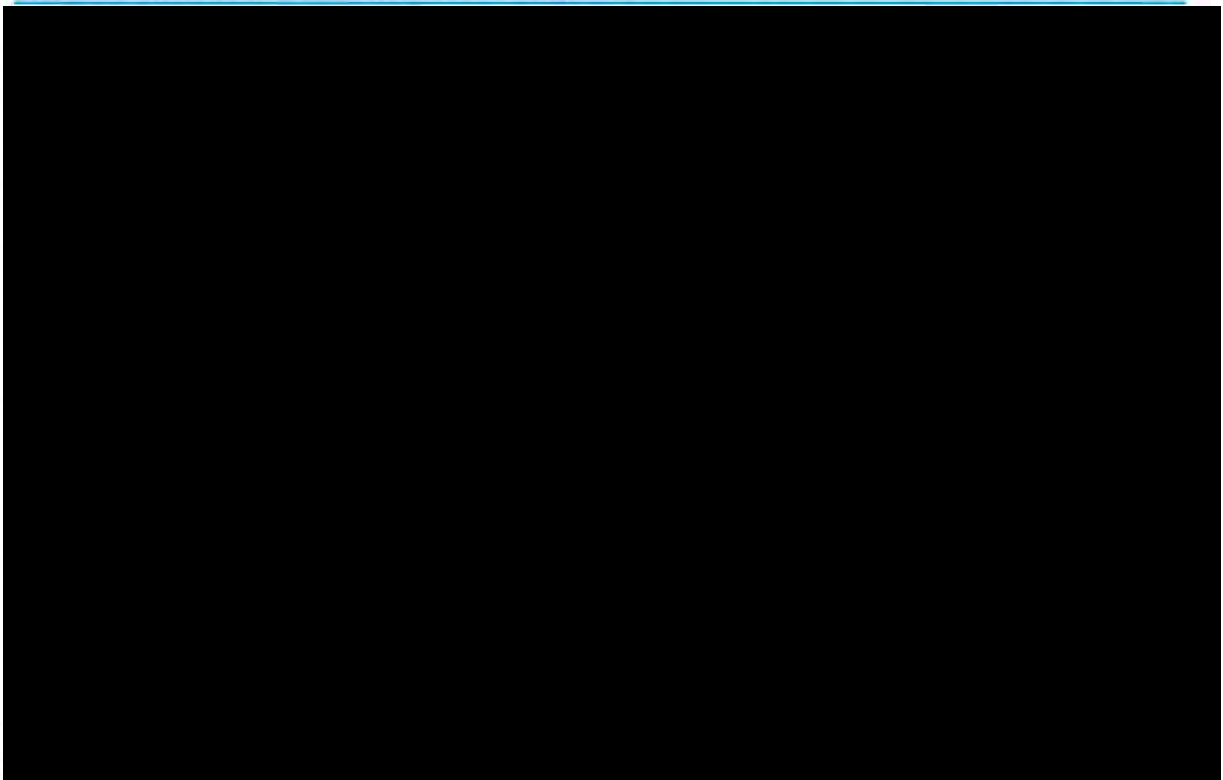


図 2-377 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(その 4)

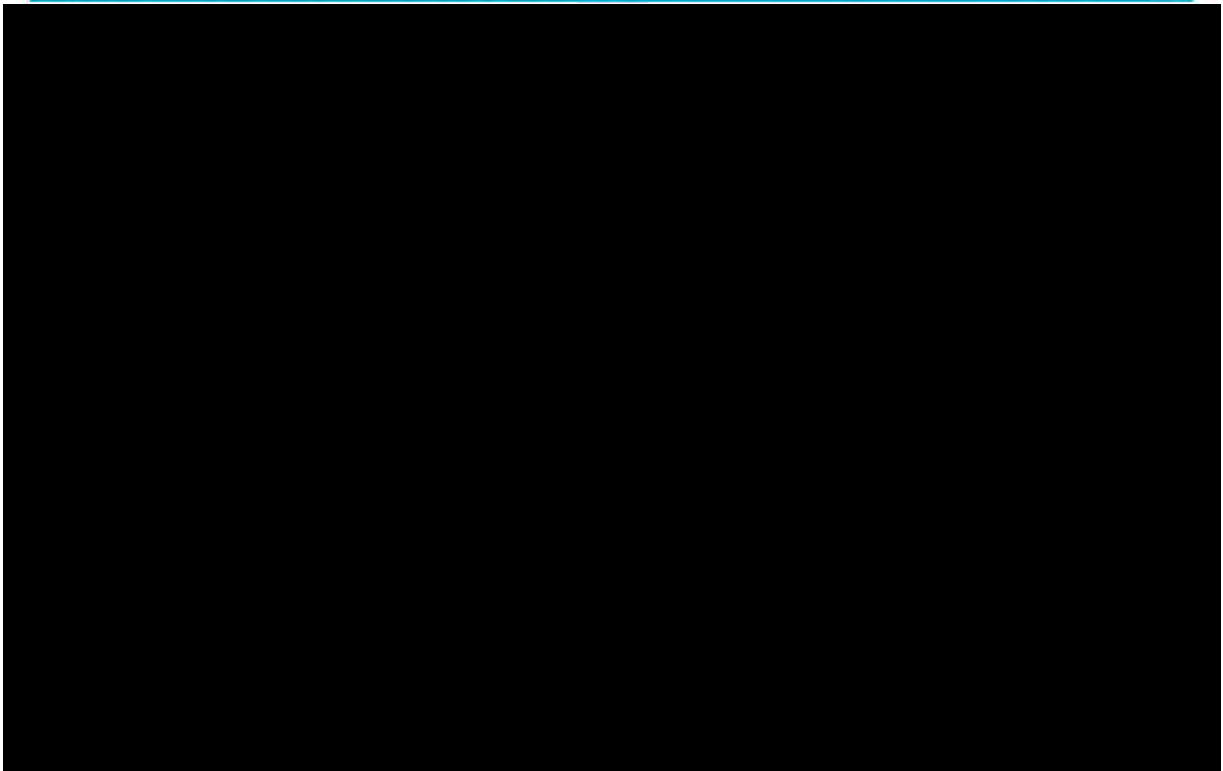


図 2-378 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(その 5)

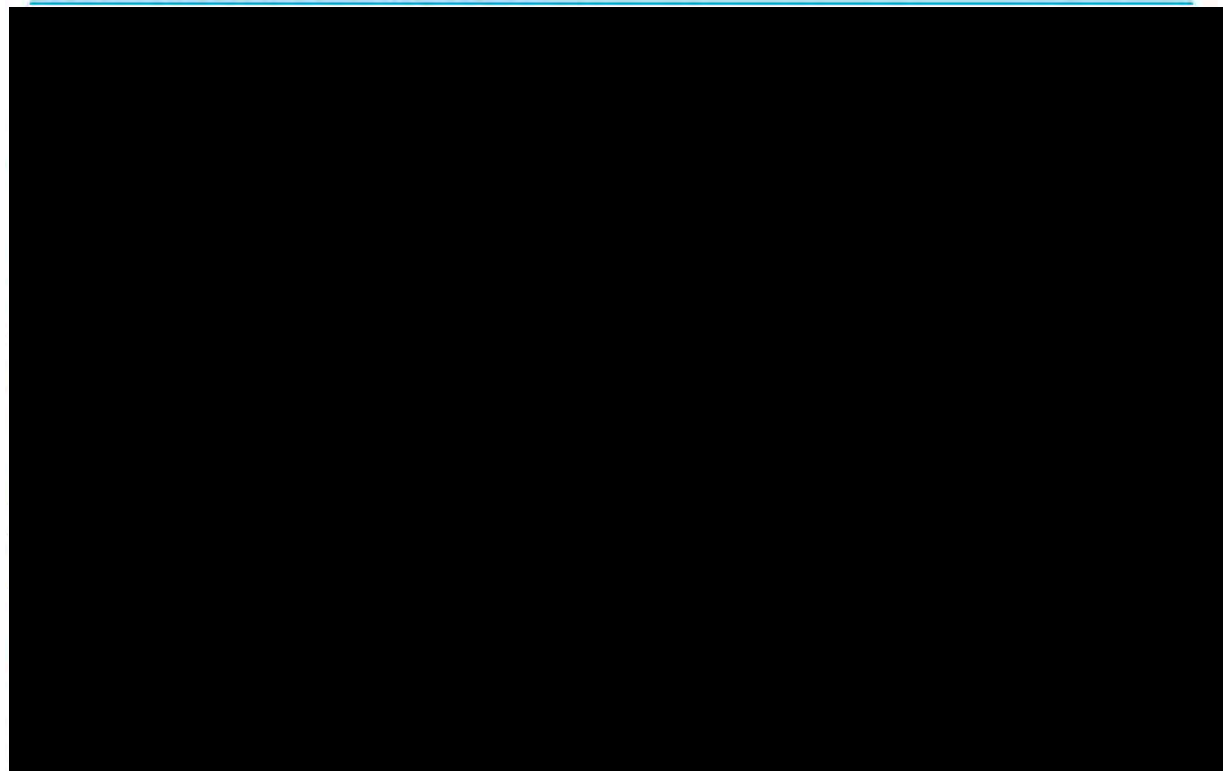


図 2-379 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(その 6)

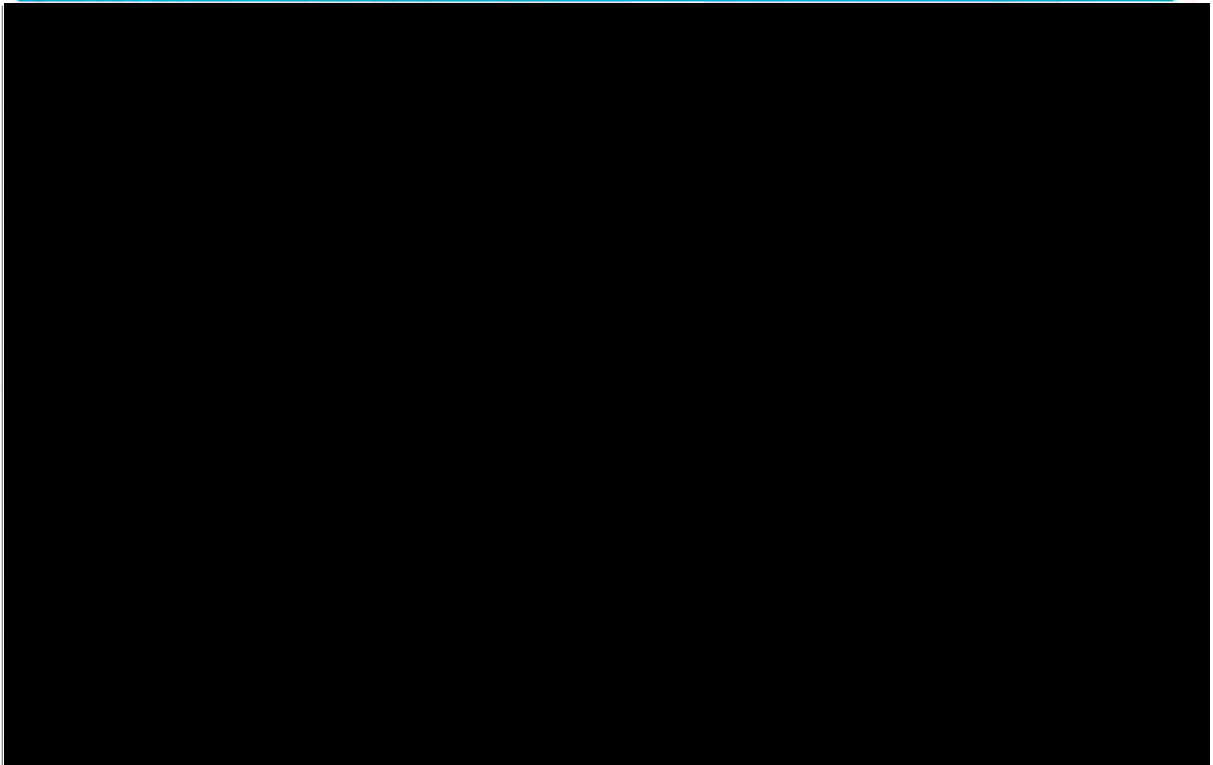


図 2-380 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(その 7)

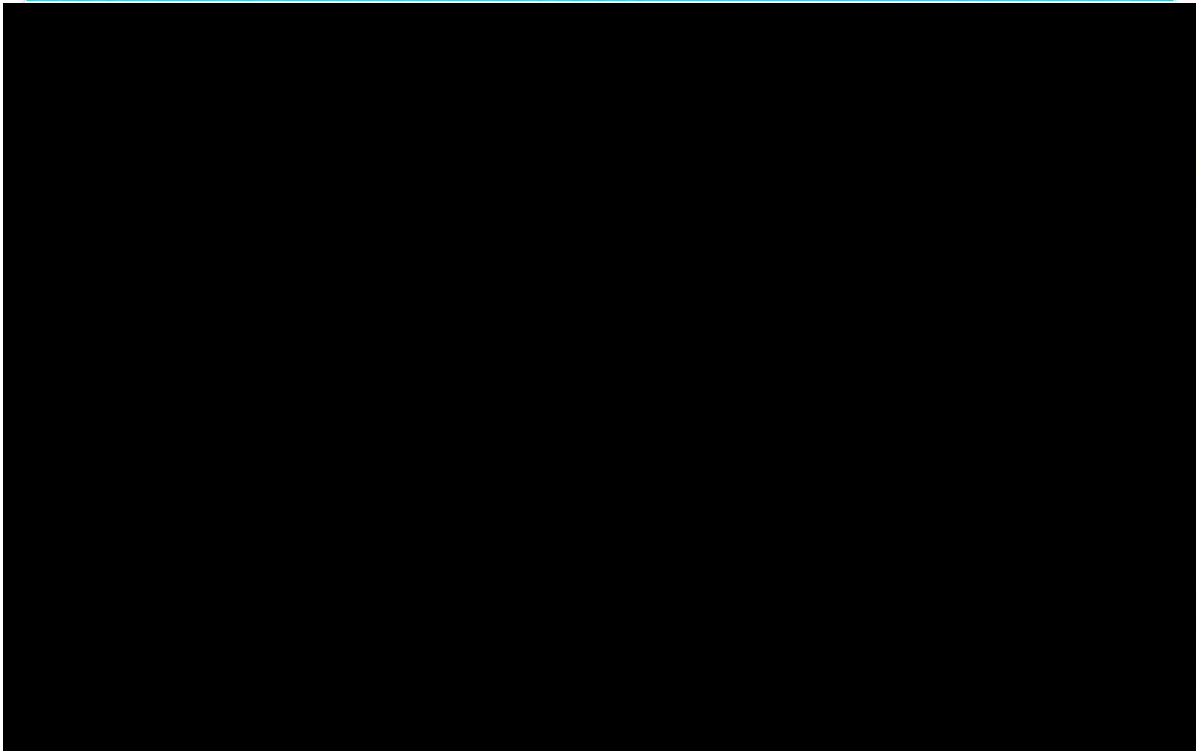


図 2-381 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(その 8)

今年度のヒアリング調査により得られた期待する効果を軸に、対象となる企業等を体系的に整理した。
 本整理を踏まえ、不足する効果等を念頭に置いた調査の継続的な実施が望ましいと考えられる。

期待する効果×企業ヒアリング結果

次年度以降、他企業への深掘調査候補

国土交通省

		観光	旅客事業	医療関係	EC事業	製造業	農業関係	物流	物流	物流	物流
広域的	渋滞緩和										
	所要時間短縮										
	時間信頼性向上										
	圏域拡大										
	立地促進										
	観光振興										
	リダンダンシー										
地域的	渋滞緩和										
	所要時間短縮										
	事故減少										
	高速道路アクセス向上										

図 2-382 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(その 9)