

第3章 課題を踏まえた必要性の検討

章 内 目 次

3. 課題を踏まえた必要性の検討	3-1
3.1. 地域の現状・将来計画を踏まえた必要性検討	3-1
3.1.1. コロナの交通情勢の概況	3-1
(1) コロナ禍における東京南西部地域の交通状況	3-1
(2) ポストコロナにおける政策方針	3-17
(3) ポストコロナにおける環状方向の道路整備の必要性	3-21
3.1.2. 将来計画の収集・整理	3-27
(1) 沿線自治体等の上位計画の整理	3-27
(2) 整理結果概要	3-28
3.1.3. 沿線自治体の抱える課題の整理	3-37
(1) 川崎市の抱える課題の整理	3-37
(2) 東京南西部の抱える課題の整理	3-45
3.1.4. 地域の現状・将来計画を踏まえた道路計画の必要性	3-51
(1) 地域の現状・将来計画の整理	3-51
(2) 広域交通ネットワークに望まれる機能の整理	3-54
3.2. 対策案の立案	3-58

3. 課題を踏まえた必要性の検討

地域の現状及び将来計画を踏まえた必要性の検討及び対策案の立案を行った。

3.1. 地域の現状・将来計画を踏まえた必要性検討

3.1.1. コロナの交通情勢の概況

第2章での分析結果をもとに、コロナの交通情勢について取りまとめた。

なお、取りまとめにあたり、過年度成果及び必要な交通状況分析を実施、反映した。

(1) コロナ禍における東京南西部地域の交通状況

1) 東京南西部地域の交通量の変化

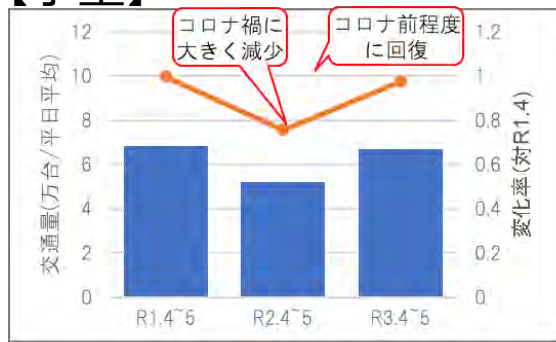
- 小型車はコロナ禍に大きく交通量の減少が見られるが、現在は概ね回復。
- 大型車はコロナ禍においても、交通量に大きな変化は見られず、社会生活や産業に係る物流を支える重要な役割として機能していたと考えられる。



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 3-1 東京南西部地域の交通状況

【小型】



【大型】

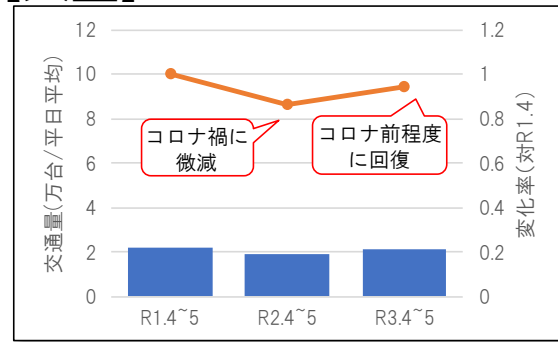


図 3-2 東京南西部地域の交通状況(関越)

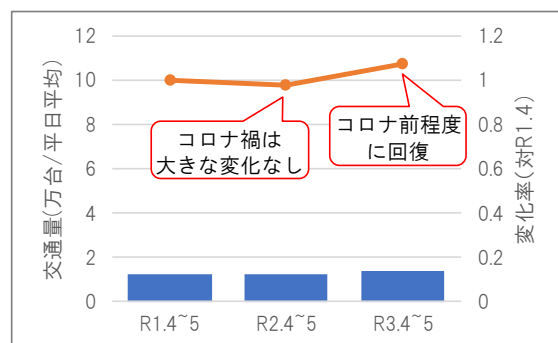
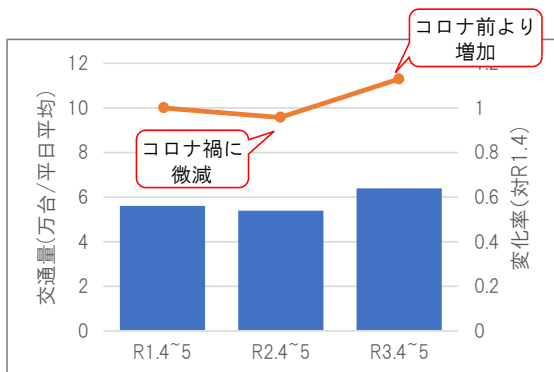


図 3-3 東京南西部地域の交通状況(中央道)

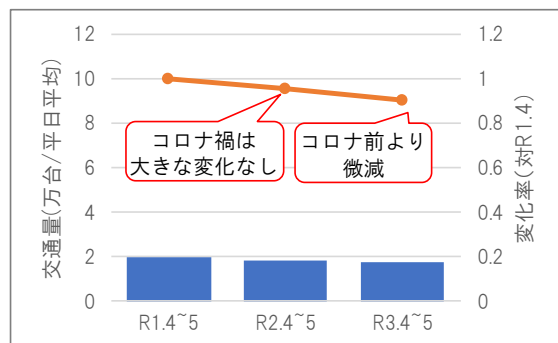
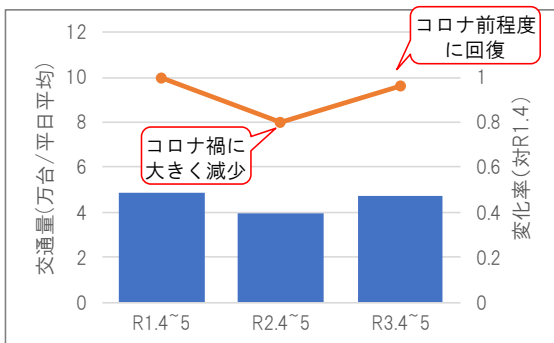
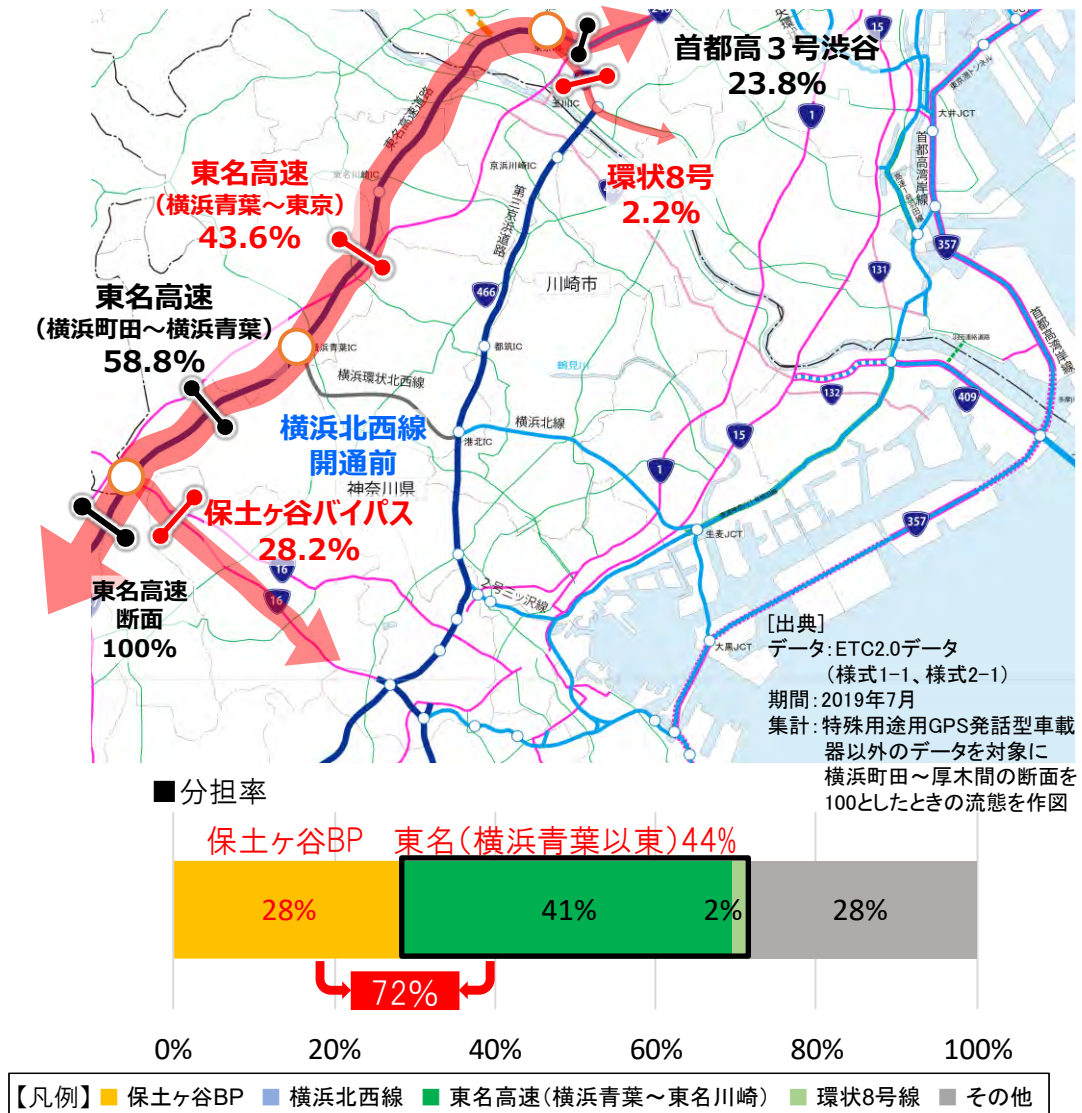


図 3-4 東京南西部地域の交通状況(東名)

2) コロナ前後の交通流態の変化（東名断面）

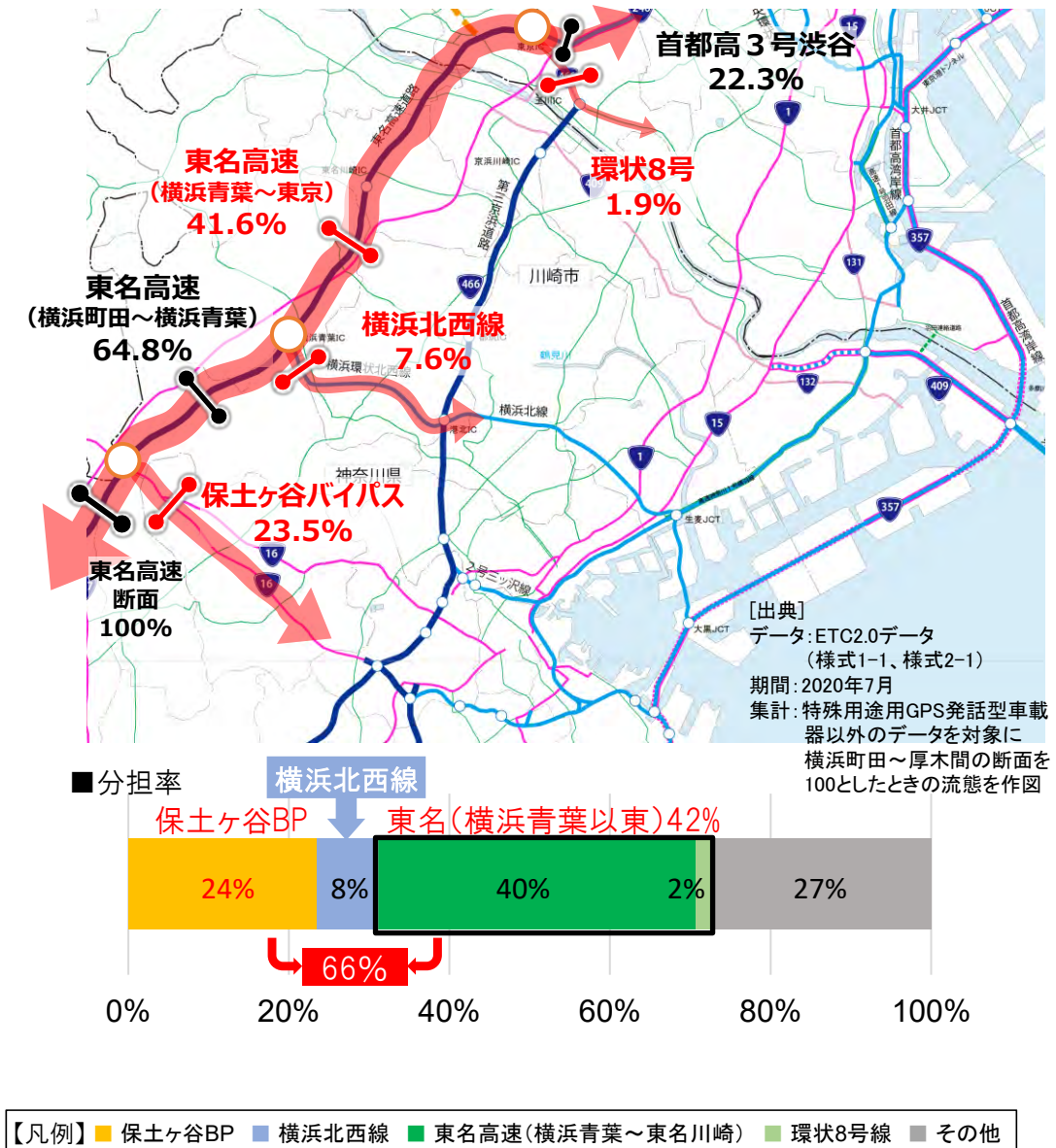
- ・ コロナ前後で環八の利用割合は大きな変化なし。
- ・ 東名高速（横浜青葉以東）及び保土ヶ谷バイパス利用割合は横浜北西線開通の影響等によりが約72%⇒約66%と約6%減少。



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：R2 東京南西部整備効果検討業務

図 3-5 東名断面の交通流態の変化(R1.7)



地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

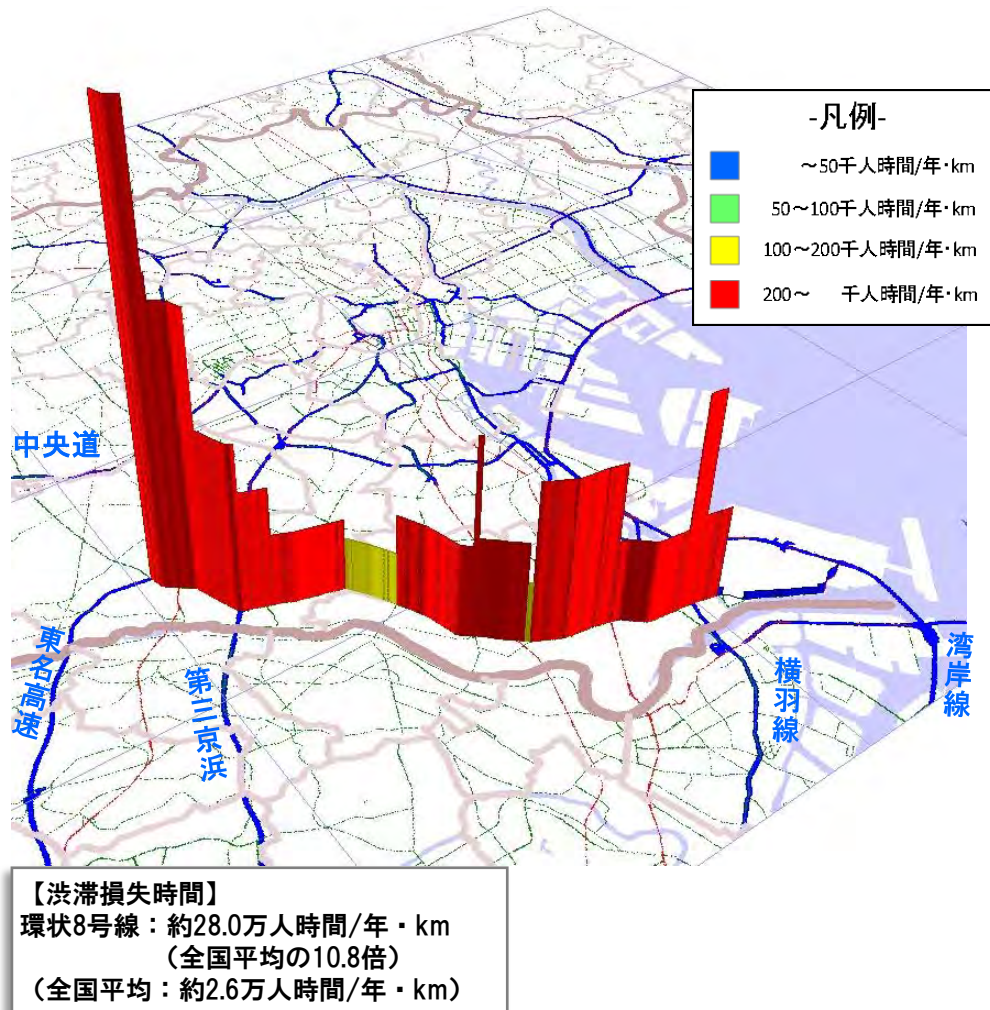
出典: R2 東京南西部整備効果検討業務

図 3-6 東名断面の交通流態の変化(R2.7)

3) コロナ前後の渋滞状況

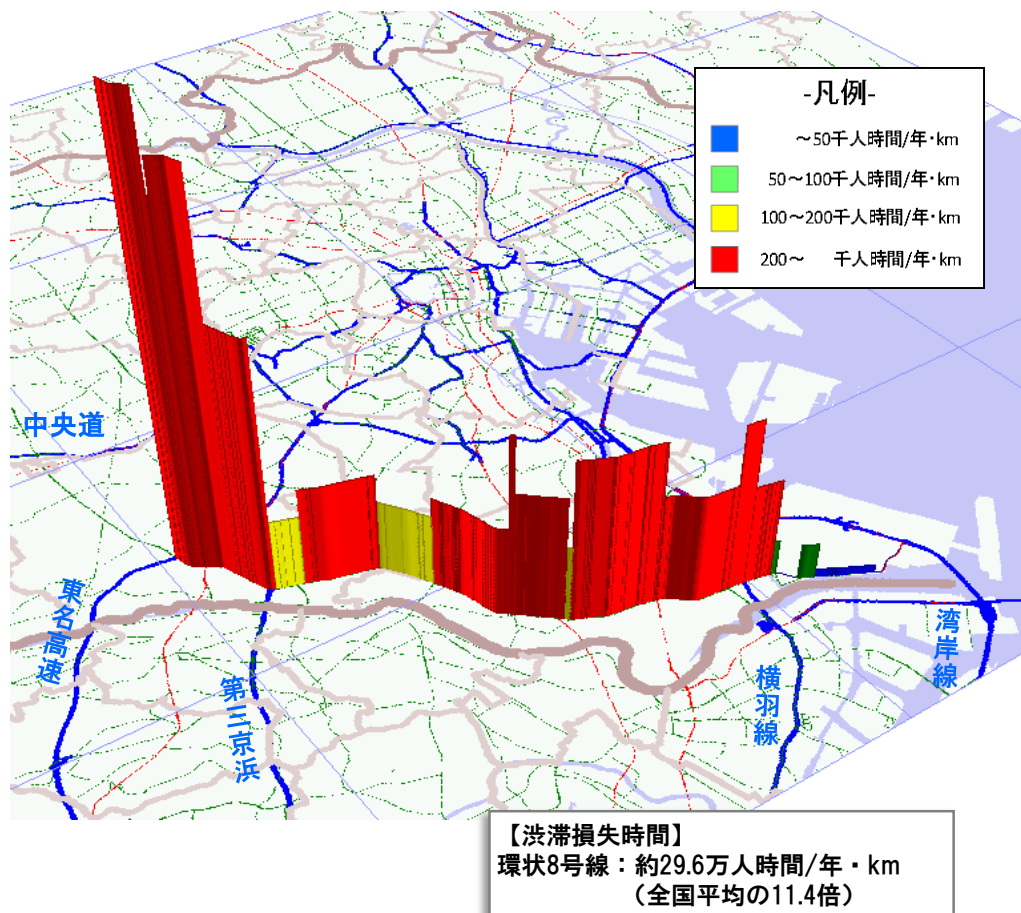
(7) 環八通り

- コロナ前 (R1.7) 、コロナ禍 (R2.7) 、コロナ後 (R3.7) では区間全体としての渋滞損失時間に大きな変化はみられない。



データ期間：2019年7月
地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成
出典：R2 東京南西部整備効果検討業務

図 3-7 環八通りの渋滞状況 (R1.7)

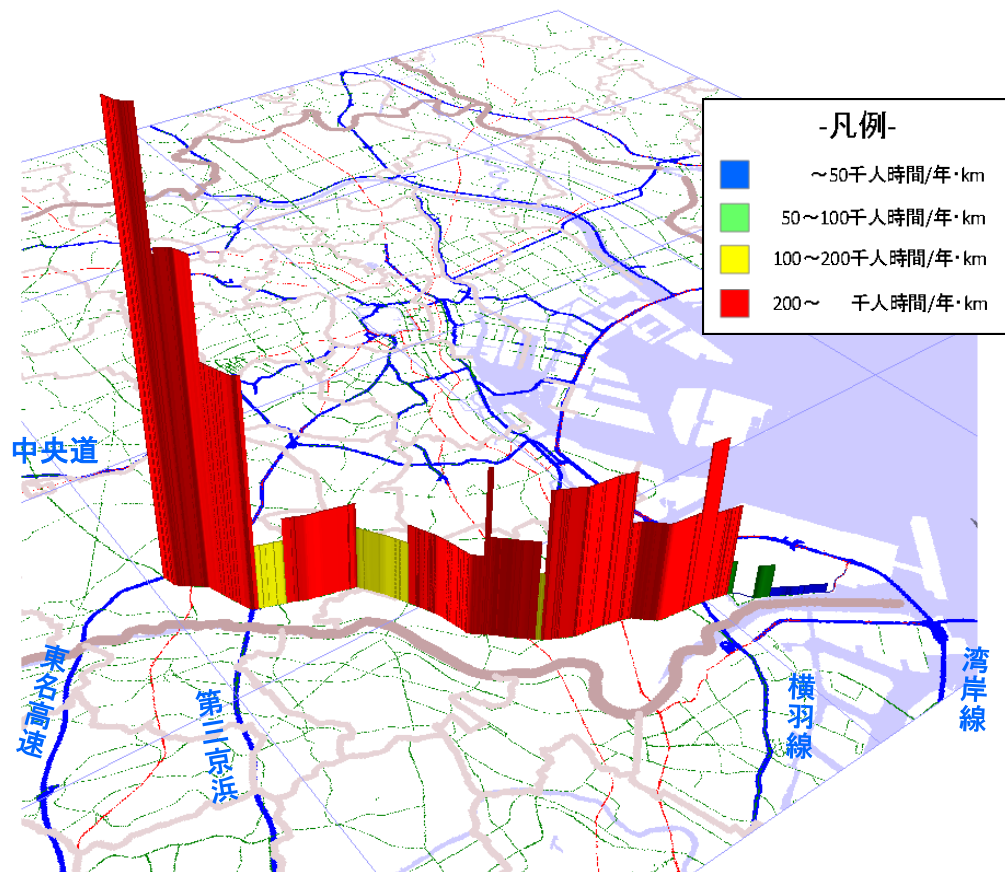


データ期間：2020年7月

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

出典：R2 東京南西部整備効果検討業務

図 3-8 環八通りの渋滞状況 (R2.7)



【渋滞損失時間】
環状8号線：約29.9万人時間/年・km
（全国平均の11.5倍）
（全国平均：約2.6万人時間/年・km）

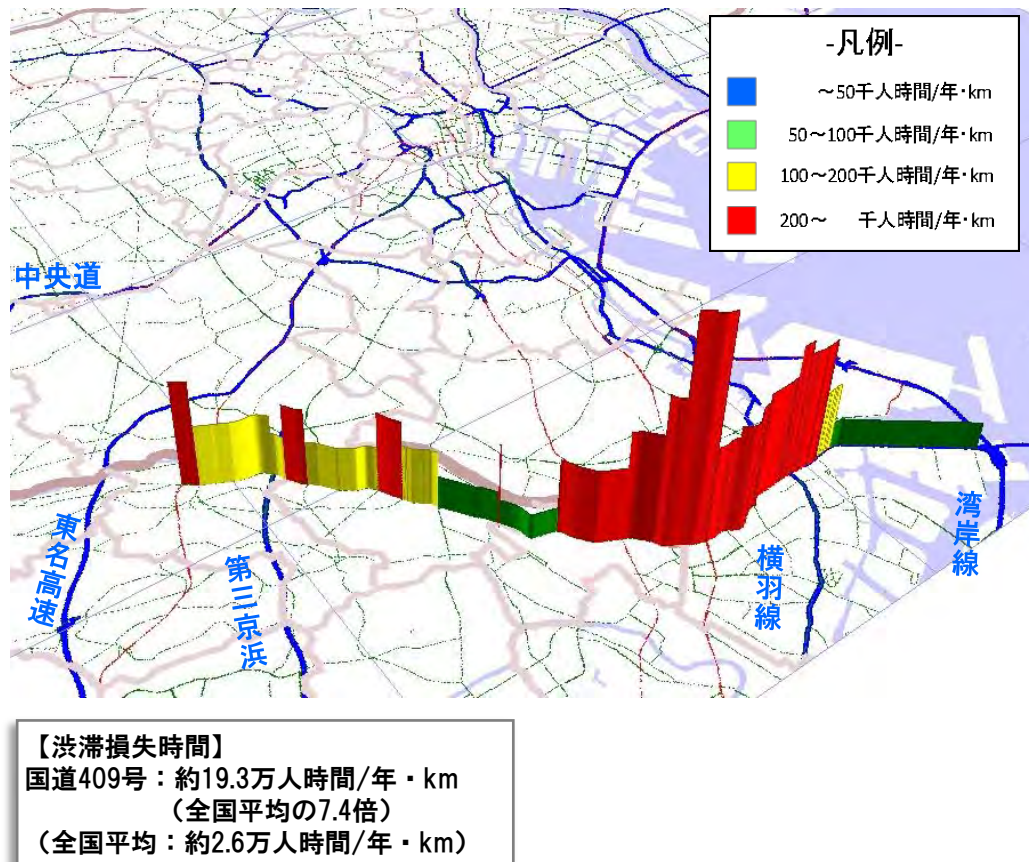
データ期間：2021年7月1日～18日（※オリンピック期間前）

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 3-9 環八通りの渋滞状況 (R3.7)

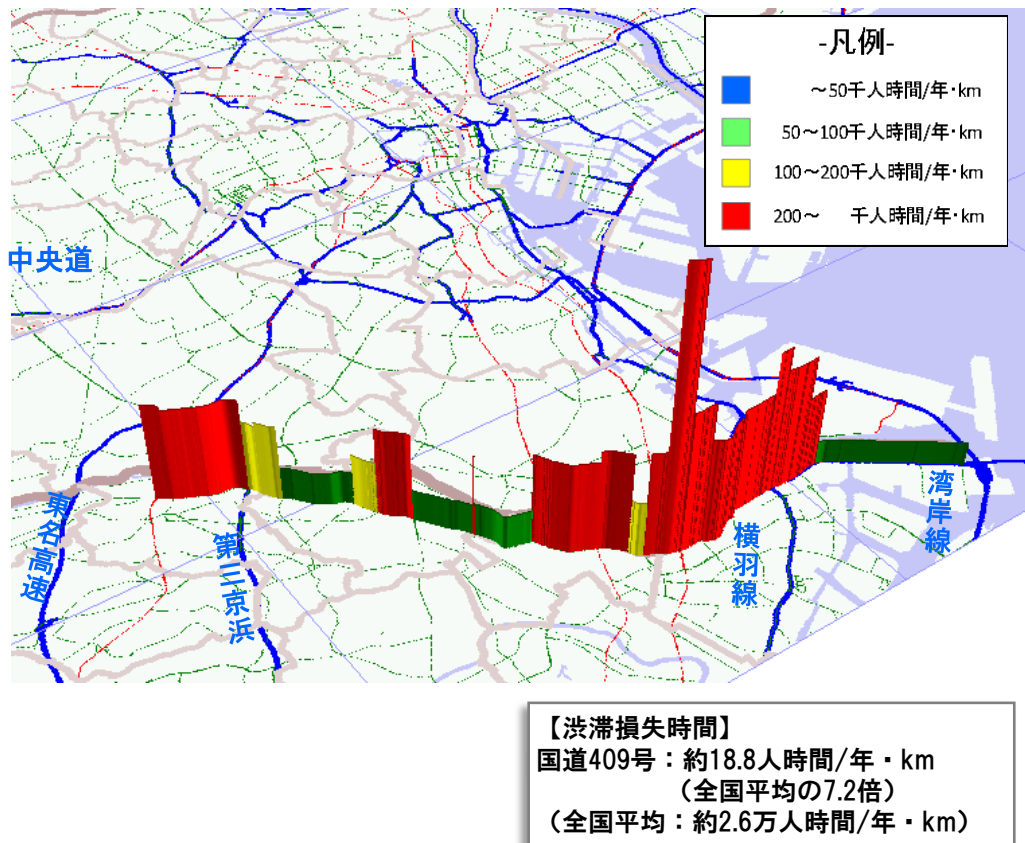
(4) 国道 409 号

- コロナ前 (R1.7)、コロナ禍 (R2.7)、コロナ後 (R3.7) では区間全体としての渋滞損失時間に大きな変化はみられない。



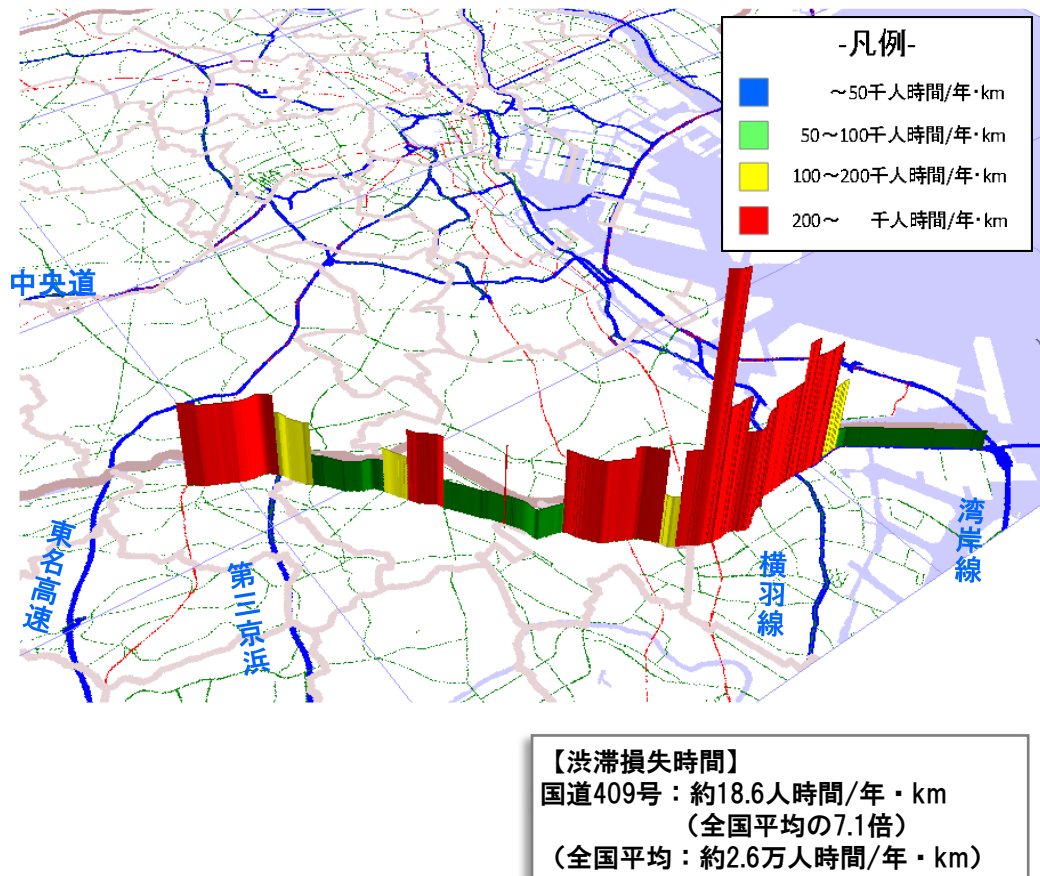
データ期間：2019 年 7 月
 地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成
 出典：R2 東京南西部整備効果検討業務

図 3-10 国道 409 号の渋滞状況 (R1.7)



データ期間：2020年7月
 地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成
 出典：R2 東京南西部整備効果検討業務

図 3-11 国道 409 号の渋滞状況 (R2.7)



データ期間：2021 年 7 月 1 日～18 日（※オリンピック期間前）

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 3-12 国道 409 号の渋滞状況 (R3.7)

4) 貿易量の変化

(7) 総量

- WTO の予測では、2020 年と 2021 年の世界の財貿易量の伸び率がそれぞれ前年比 9.2%減、7.2%増となる見込み。
- 日本の貿易額は、輸出入ともに合計額が前年同月額を下回る状況が続いていたが、輸出額は前年同月額程度まで回復。

表 3-1 世界の財貿易量(実質貿易)伸び率

(単位:%)

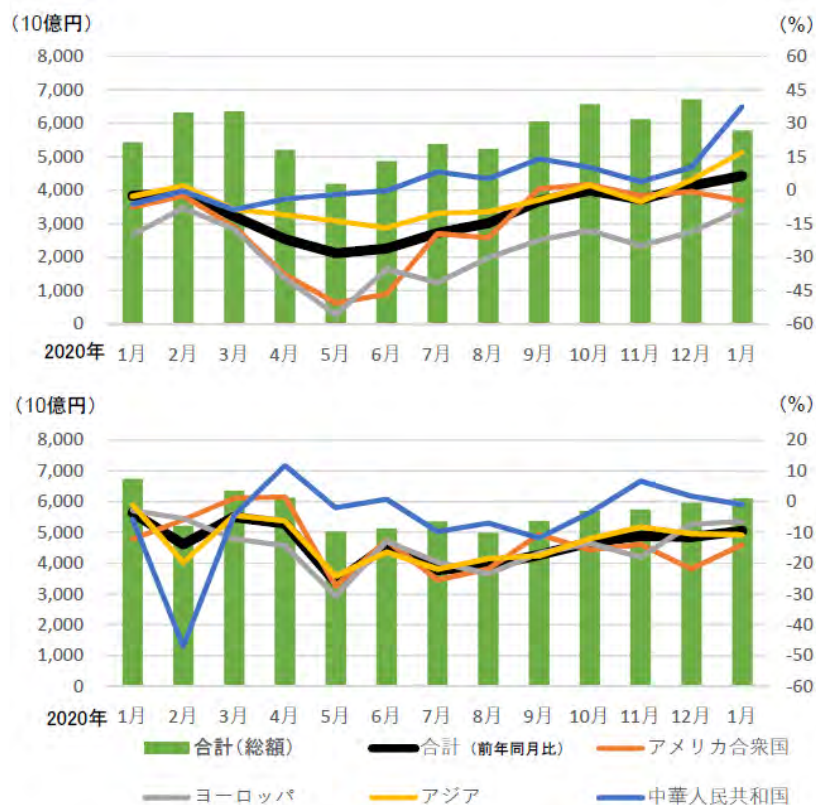
項目・地域		2020年4月発表				2020年10月発表	
		楽観的シナリオ		悲観的シナリオ			
		2020年	2021年	2020年	2021年	2020年	2021年
世界		△ 12.9	21.3	△ 31.9	24.0	△ 9.2	7.2
輸出	北米	△ 17.1	23.7	△ 40.9	19.3	△ 14.7	10.7
	中南米	△ 12.9	18.6	△ 31.3	14.3	△ 7.7	5.4
	欧州	△ 12.2	20.5	△ 32.8	22.7	△ 11.7	8.2
	アジア	△ 13.5	24.9	△ 36.2	36.1	△ 4.5	5.7
	その他地域	△ 8.0	8.6	△ 8.0	9.3	△ 9.5	6.1
輸入	北米	△ 14.5	27.3	△ 33.8	29.5	△ 8.7	6.7
	中南米	△ 22.2	23.2	△ 43.8	19.5	△ 13.5	6.5
	欧州	△ 10.3	19.9	△ 28.9	24.5	△ 10.3	8.7
	アジア	△ 11.8	23.1	△ 31.5	25.1	△ 4.4	6.2
	その他地域	△ 10.0	13.6	△ 22.6	18.0	△ 16.0	5.6

(注1) 世界は、輸出と輸入の平均値。

(注2) 地域分類はWTOに基づく。

(注3) 「その他地域」はアフリカ、中東、CIS。

出典：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）」

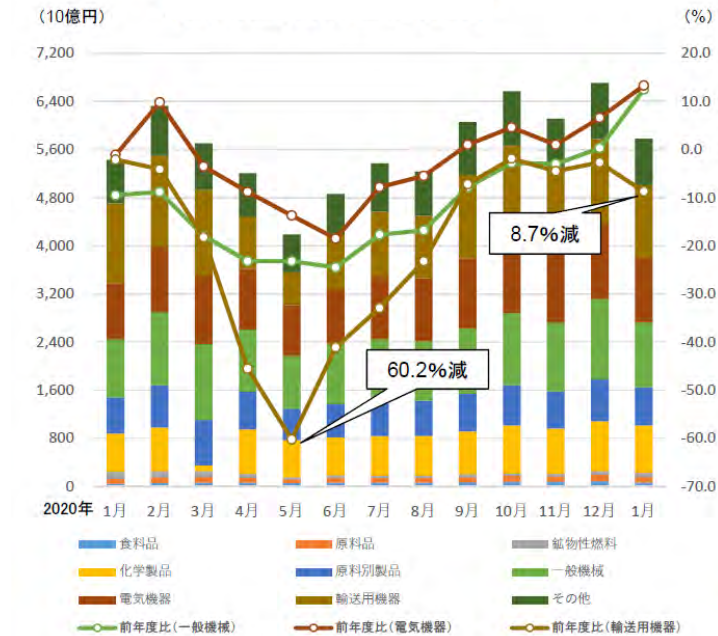


出典：国土交通省「新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う現時点での社会・国土の変化について（2月更新）」

図 3-13 日本の輸出入額の推移(前年同月比)(上段:輸出、下段:輸入)

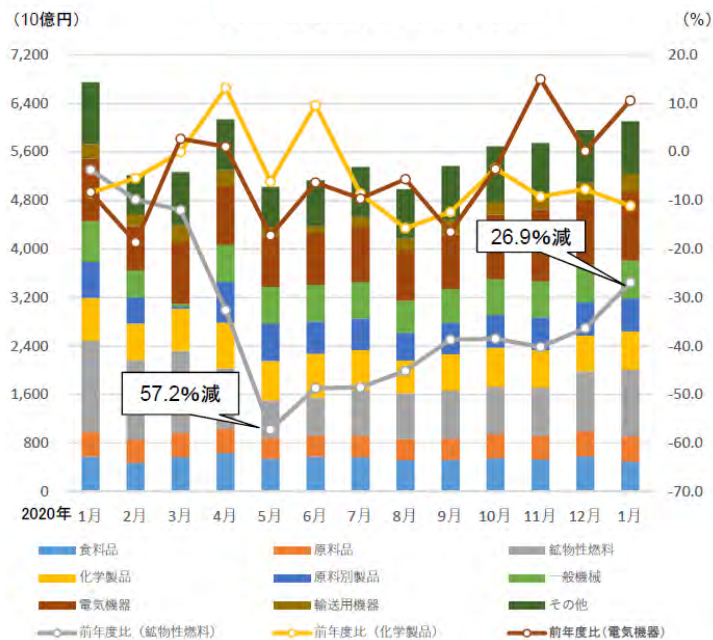
(4) 品目別

- 輸出額のうち輸送用機器は、2020年5月は前年同月比で60.2%減少し、その後は回復傾向にあるが、2021年1月では8.7%減少。
- 輸入額のうち原油、石油等の鉱物性燃料は、2020年5月は前年同月比で57.2%減少し、2021年1月は26.9%減少。



出典：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 3-14 日本の輸出額の推移(品目別)



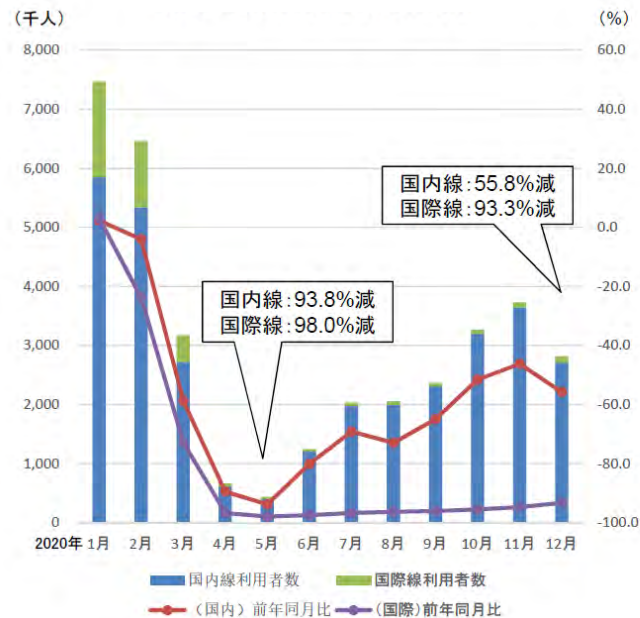
※前年同月比については1月時点の輸出入金額が高い3品目を抽出

出典：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 3-15 日本の輸入額の推移(品目別)

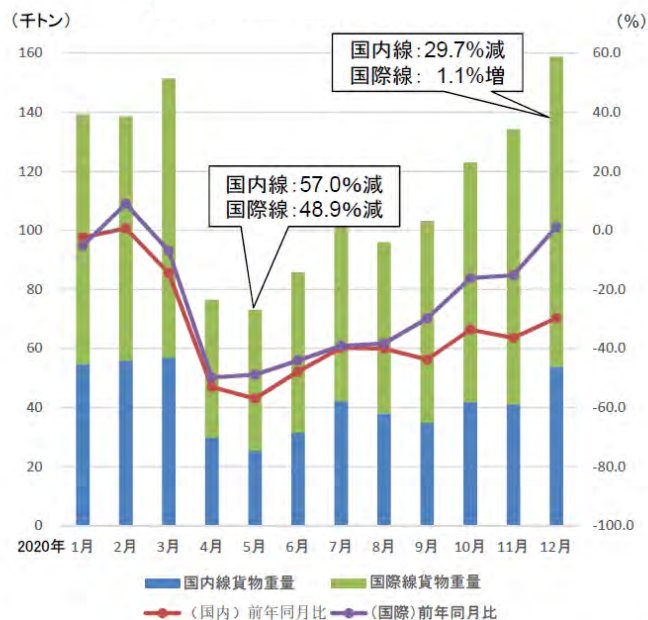
5) 人流・物流の変化（航空）

- 旅客数（JAL、ANA）は国内線、国際線ともに 2020 年 2 月以降、前年同月と比べ減少しており、5 月には前年同月比で国際線と国内線ともに 9 割以上の減少。国内線では 6 月以降回復傾向にあるが、12 月は前年同月と比較すると 5 割程度減少している。
- 航空貨物（JAL、ANA）は旅客数に比較して減少幅は小さいが、2020 年 5 月は前年同月比で 5 割程度減少。6 月以降は回復傾向にあり、特に国際線については 12 月の前年同月比で 1.1%増加となっている。



出典：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 3-16 JAL、ANA の旅客数の推移



出典：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 3-17 JAL、ANA の空港貨物の推移

6) 交通産業への影響（物流）

- ・ 企業間の物流は、工場などでの生産活動状況を反映して、素材や部品等の需要が減少し、海外からの原材料等の輸入も減少したことから、低調な荷動きとなった。
- ・ 宅配便は、通販需要等の拡大により、取扱量の増加傾向がみられた。
- ・ 国際物流は、各国の生産活動、消費の減少に伴い貿易貨物が大幅に減少した。
- ・ 貨物自動車運送事業は、複数の事業者から事業廃止・休止の届出が出されている。

表 3-2 貨物動向

○貨物動向

【国内貨物】		前年同月比(括弧書きは速報値)				
		6月	7月	8月	9月	10月
・トラック主要24社(重量トン)(%)		+2.3	▲5.5	▲4.2	▲6.8	▲11.5
・鉄道貨物(重量トン)(%)		▲13.7	▲16.3	▲13.6	▲10.1	+11.5
・内航海運:貨物船(重量トン)(%)		▲22.3	▲17.7	▲6.2	▲12.8	+2.2
:油送船(重量トン)(%)		▲11.5	▲13.3	▲4.9	▲13.8	▲4.4
【国際貨物】		前年同月比				
		6月	7月	8月	9月	10月
・価 額 ベース(円)(%)	輸 出	▲26.2	▲19.2	▲14.8	▲4.9	▲0.2
	輸 入	▲14.4	▲22.3	▲20.8	▲17.2	▲13.3

※トラック主要24社…交通経済統計調査室「トラック輸送情報」
 鉄道貨物…JR貨物公表資料
 内航海運…内航総連公表資料
 国際貨物価額ベース…財務省「貿易統計」
 より、それぞれ国土交通省作成

出典：国土交通省総合政策局物流政策課「最近の物流政策について」

表 3-3 宅配便取扱個数

○宅配便取扱個数

		個数(千個)	対前年比
ヤマト運輸	宅急便・宅急便コンパクト	150,768	+8.5%
	ネコポス	26,838	+90.6%
日本郵便	ゆうパック	83,482	+7.0%
	ゆうパケット	36,653	+3.3%

※ヤマト運輸は2020年11月、日本郵便は2020年10月の数値

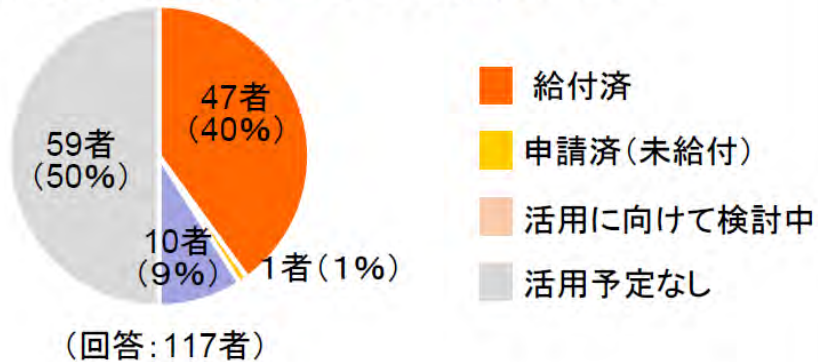
- ◆ この他、佐川急便においても個人宅向けの配送が増加傾向。

出典：国土交通省総合政策局物流政策課「最近の物流政策について」

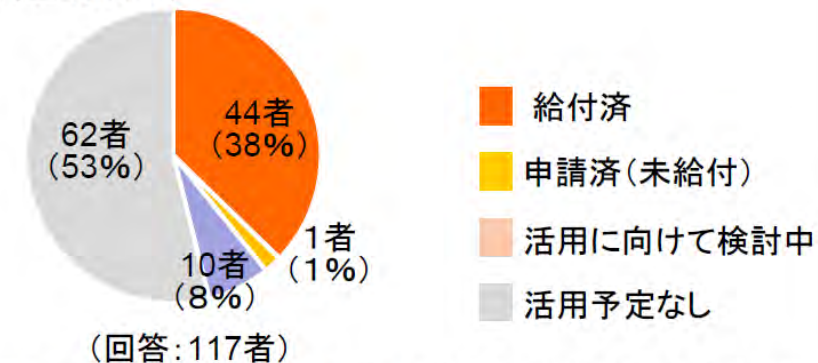
○貨物自動車運送業に係る支援の活用状況(11月末時点)

【資金繰り支援】

(政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等)



【雇用調整助成金】

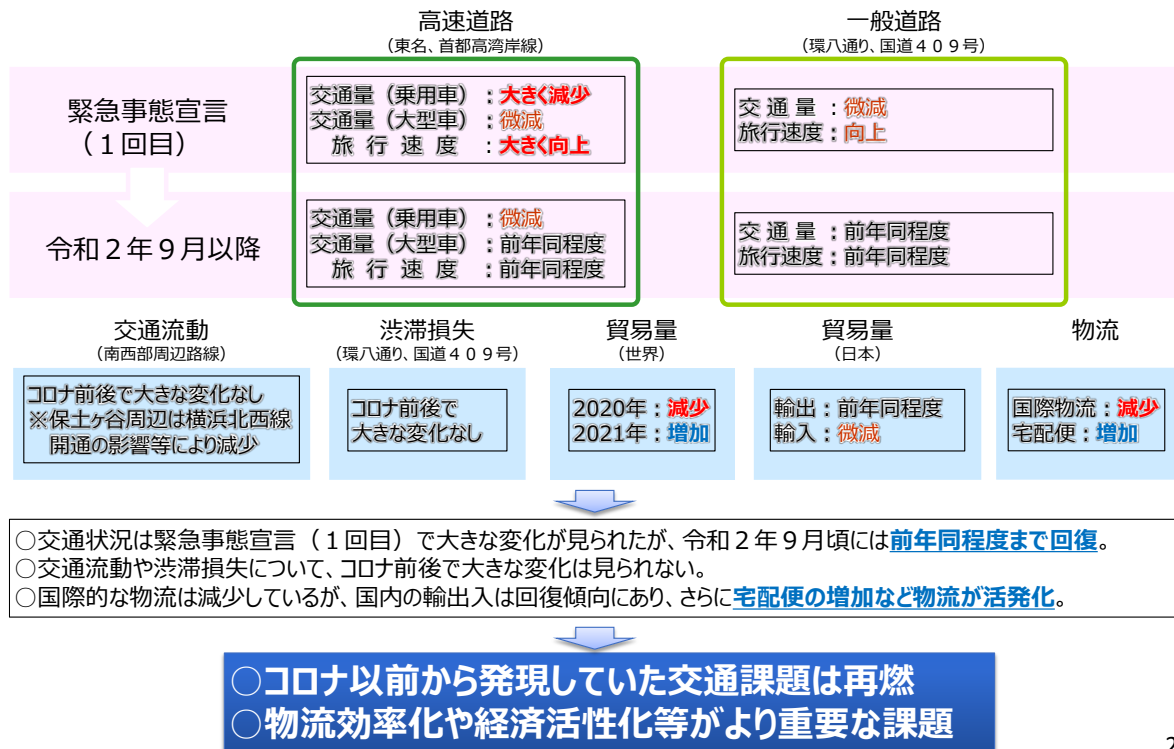


※調査方法:貨物自動車運送事業者117者(総事業者62,461者)に対して業界団体より影響をアンケート調査

出典:国土交通省総合政策局物流政策課「最近の物流政策について」

図 3-18 貨物自動車運送業に係る支援の活用状況(11 月末時点)

7) コロナ禍の交通情勢概況まとめ



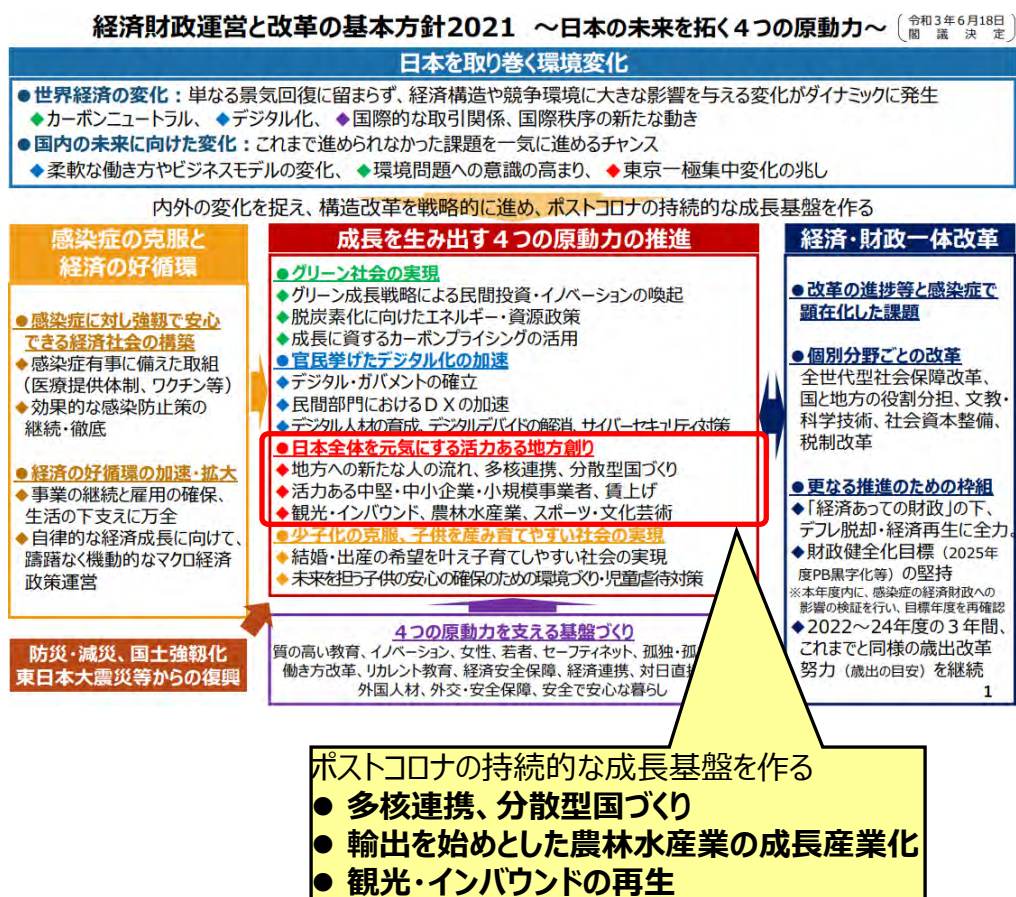
20

図 3-19 コロナ禍の交通情勢概況

(2) ポストコロナにおける政策方針

- ・ 国内外の変化を捉え、構造改革を戦略的に進め、ポストコロナの持続的な成長基盤を作るために、「多核連携、分散型国づくり」、「輸出を始めとした農林水産業の成長産業化」、「観光・インバウンドの再生」等を推進。
- ・ 関東ブロックは、対流の促進に資するネットワーク形成、機能向上と拠点へのアクセス向上等を目指しネットワーク形成を推進。
- ・ 切迫する自然災害に対する確固たる安全・安心を土台に、人や地域間の連携を促進し、面的な対流を創出する広域道路ネットワークの整備が不可欠。

1) 骨太の方針（R3.6.18 閣議決定）



出典：内閣府「経済財政運営と改革の基本方針2021」に加筆
図 3-20 骨太の方針（R3.6.18 閣議決定）

2) 関東ブロック新広域道路交通ビジョン (R3.7)

- ・ 対流の促進に資するネットワークの形成・機能向上と拠点へのアクセス向上。
- ・ 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施。
- ・ 安全・安心・快適な道路空間の創出。



出典：関東地方整備局「関東ブロック 新広域道路交通ビジョン・計画」に加筆
 図 3-21 関東ブロック新広域道路交通ビジョン(R3.7)

3) 国土幹線道路部会中間とりまとめ (R2.9)

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

(I) Safe (II) Smart
(III) Sustainable

3. ポストコロナ時代を見据えて加速すべき具体的な取組

(1)「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX※」の推進 ～〇〇道路の実現～
※DX: デジタルトランスフォーメーション

道路利用サービスの質を高め、国民生活や経済活動の生産性を向上するため、以下の基本方針のもと、道路システムのDXを推進する

【基本方針】

- ・ 道路利用の障害となる様々な事象を早期発見・早期処理する
- ・ 施工や維持管理作業などの徹底した自動化、無人化を図る
- ・ 手続きや支払いはオンライン化、キャッシュレス化・タッチレス化する
- ・ 道路のビッグデータを収集・蓄積、フル活用して、社会に還元する

1) IT技術・新技術の総動員による高レベルの道路インフラサービスの提供 (I)(II)(III)

- ・ IT技術のフル活用による道路インフラの異常の早期発見・早期処理、メンテナンスの効率化・高度化
- ・ 日常的な維持作業(除雪、除草、清掃)の自動化やガイダンス機能整備

2) 行政手続きのデジタル化・スマート化による社会経済活動の生産性の飛躍的向上 (II)

- ・ 道路空間の利用に関する行政手続き(特殊車両通行許可、停留許可など)を効率化・即時処理

3) 高速道路等のキャッシュレス化、タッチレス化の早期実現 (I)(II)(III)

- ・ 高速道路にイノベーションを引き起こすETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化の推進
(ETC利用率の高い都市部では5年後のETC専用化を目指す)
- ・ SA/PA等におけるキャッシュレス決済の推進
- ・ ETCを活用したタッチレス決済の高速道路利用以外の多様な分野への普及・拡大

4) これらを支えるデータプラットフォームの構築と多方面への活用 (I)(II)(III)

- ・ デジタル化の実現を支えるデータ標準化の推進、データ収集の効率化、データプラットフォームの構築
- ・ データのオープン化等によりビッグデータの活用を促進しTDMや交通安全対策等を高度化

(2)ポストコロナ時代における道路を賢く活用する取組の推進

1) 物流事業者・バス事業者等が活動しやすい道路環境の実現 (I)(II)(III)

- ・ 道の駅等の路外施設の活用などによる高速道路における大型車両の適切な休憩・休息機会の確保
- ・ 大口・多頻度割引の継続により物流事業者・バス事業者等の事業継続、生産性向上を支援

2) 使いやすい国土幹線道路の実現による観光振興 (II)(III)

- ・ 観光振興に特化した高速道路料金施策の実施により観光流動を誘発
- ・ 広域的な観光周遊ルートを意識したサインや休憩施設等の充実

3) 人と環境にやさしい道路利活用の実現 (II)(III)

- ・ 三密対策も踏まえた道路占用基準の緩和による道路空間の有効活用
- ・ 環境負荷低減に資する道路利活用の促進に向けた取組の実施

(3)あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保

1) 強靱で信頼性の高いネットワークの構築による安全・安心な社会の実現 (I)(III)

～災害時に「被災する道路」から「救援する強靱道路」へ転換～

- ・ 被災後にすぐに機能する新たなネットワークの考え方の本格導入、緊急点検の実施
(高規格幹線道路等と並行する直轄国道を組み合わせたネットワーク評価と新たな目標の設定)
- ・ 緊急点検結果等を踏まえた暫定2車線区間の4車線化やダブルネットワーク化等の推進

2) 多核連携型の国づくりを可能とする道路ネットワークの実現 (II)(III)

- ・ 国土幹線道路ネットワークのミッシングリンク解消等により人・モノ・情報が行き交う活力あふれる社会を実現

出典：第43回国土幹線道路部会「中間とりまとめのポイント」に加筆
 図 3-22 国土幹線道路部会中間とりまとめ (R2.9)

4) 委員意見・ヒアリング団体意見

- 業界団体の多くが、あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保として高速道路ネットワークの必要性を提起。
- **新型コロナウイルスの影響を踏まえ、東京一極集中を是正**し、多核連携型の新しい国の形のあり方について議論が必要。【委員意見】
- 国土を集中利用ではなく、多核連携して高度利用することが重要であり、そのためにも**高速道路ネットワークのネットワーク化が重要**。【委員意見】
- **大都市圏幹線道路について重点的に整備**を進めてほしい。【日本経済団体連合会】
- アクセスの改善による多核連携型国土の形成のため、**高速道路あるいは幹線道路の整備を促進**すべき。災害時の回復、代替性の確保の観点からも**更なる道路ネットワークの整備**をすべき。【日本商工会議所】
- **外環を含めたミッシングリンクの早期開通**をお願いしたい。**重要物流道路の整備促進・追加指定、渋滞箇所の渋滞対策**推進。【全日本トラック協会】
- **動脈となる高速道路網をしっかりと整備**した上で、その他の地域高規格道路等を整備していく方が、いざという時のことを考えると理にかなっている。【宮城県】
- **経済活動の回復や観光支援、災害に屈しない国土づくり等のため、ミッシングリンクの解消**や暫定 2 車線区間の 4 車線化が必要。【徳島県】
- 首都東京は日本経済の牽引役であり、今後も国際的な都市間競争で打ち勝つためには、**活発な都市活動を支える高速道路網の強化が不可欠**。**首都圏三環状道路の整備推進**とともに、大規模更新と連携した高速道路網の充実・機能強化が有効【東京都】

多様な業界団体や自治体から
高速道路ネットワークの必要性を提起

出典：第 43 回国土幹線道路部会「委員意見概要、ヒアリング概要」より抜粋
図 3-23 委員意見・ヒアリング団体意見

(3) ポストコロナにおける環状方向の道路整備の必要性

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う人・モノの動きの変化の状況を踏まえ、アフターコロナに向けた環状方向の道路整備の必要性を検討したうえで、資料としてとりまとめた。

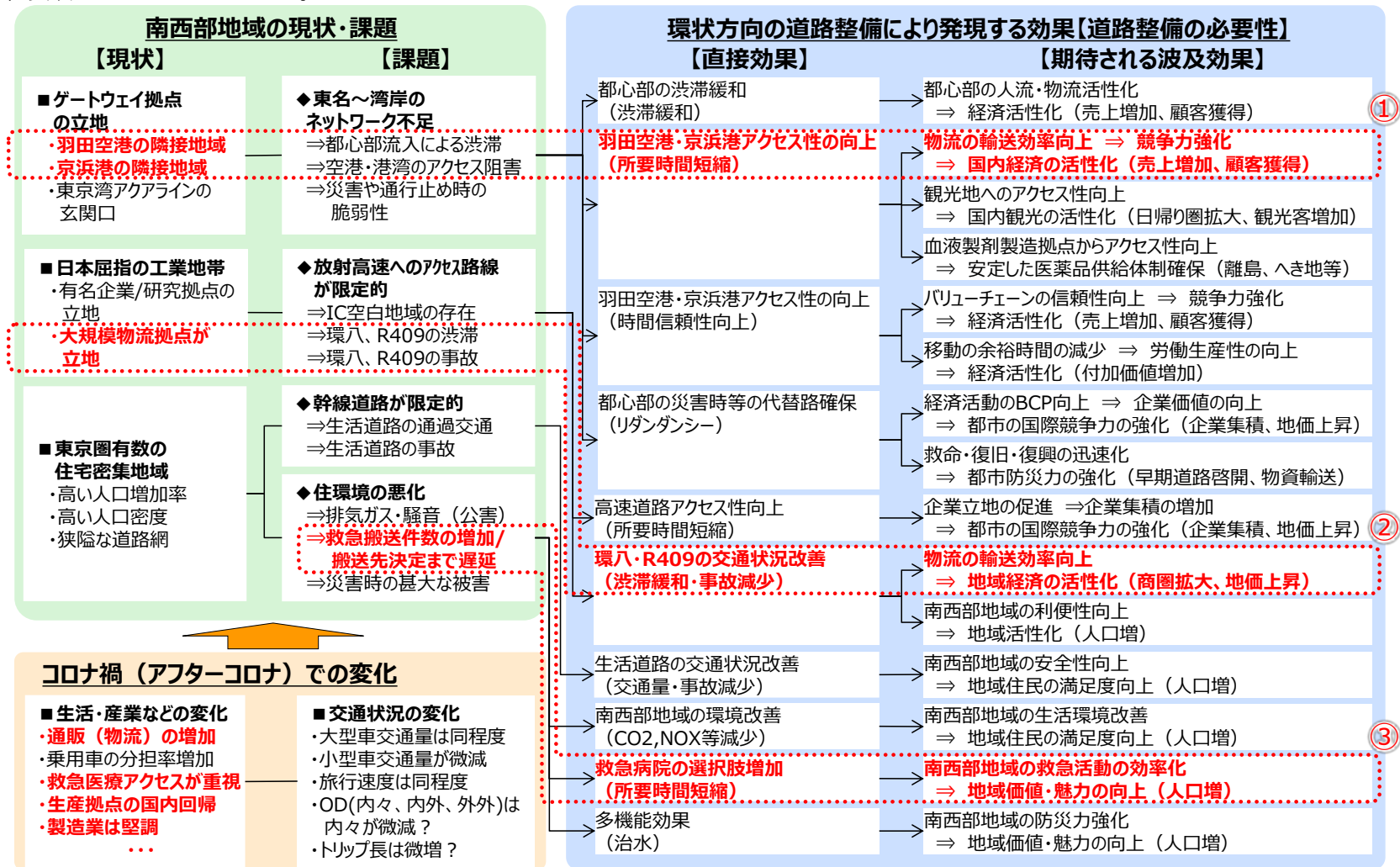
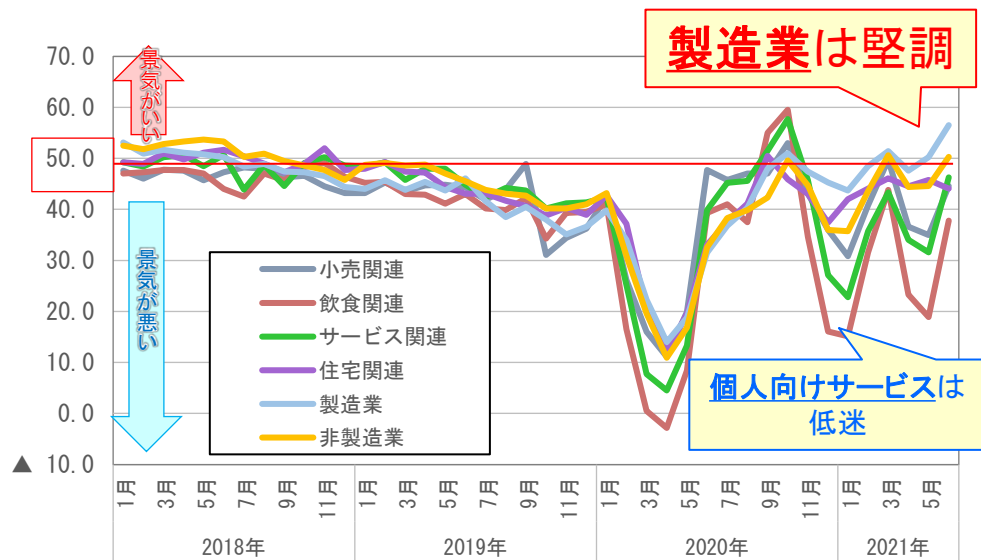


図 3-24 アフターコロナに向けた環状方向の道路整備の必要性の検討結果一覧

1) 経済活性化

- 東京南西部地域は、羽田空港・京浜港等の我が国のゲートウェイが立地する物流の要衝。
- コロナ禍を受け、サプライチェーンの分断リスク低減のために、製造拠点の国内回帰が進展。
- 環状方向の道路整備により、国内製造拠点と輸出入の玄関口である羽田空港・京浜港とのアクセス性が向上。物流の効率化により、国際競争力が強化され、国内経済の活性化が期待される。



出典：景気ウォッチャー調査（内閣府）

図 3-25 景気の現状判断(方向性)DI

表 3-4 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
コンテナ 貨物流動調査	消費地別船積港 船卸港別貨物量	平成 30 年度	・「東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県」以外への輸送を対象に集計。図は、北海道、茨城県、沖縄県への輸送割合(合計 26%)を除く ・図面上の道路ネットワークは、令和 2 年 3 月末時点

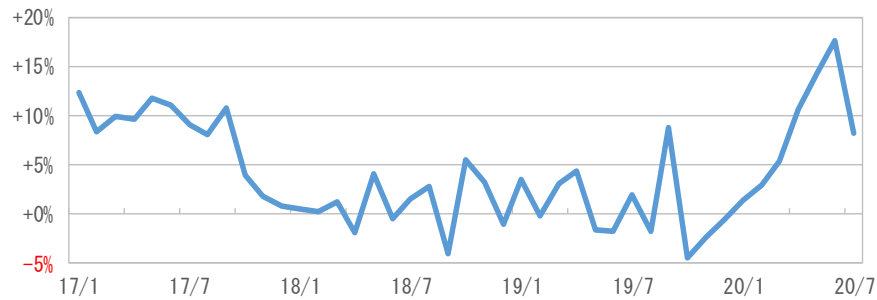


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 3-26 京浜港の長距離貨物輸送方面別の割合

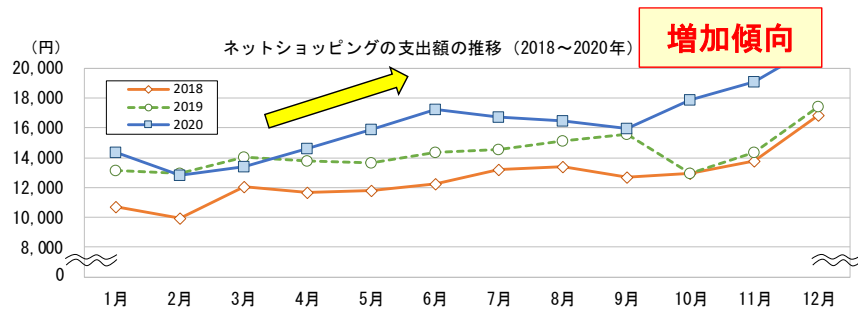
2) 物流効率化

- 東京南西部地域には、ヤマト運輸や日通、ヨドバシカメラを中心に多くの物流拠点が点在。
- コロナ禍の巣ごもり需要等の影響により、ネット通販等の EC 物流が増加。
- 環状方向の道路整備により、東京南西部地域から関東全域への配送時間の短縮など効率化が図られ、商圈の拡大や物流拠点周辺の地価上昇など、地域経済の活性化が期待される。



出典：国土交通省「トラック輸送情報」

図 3-27 宅配便取扱個数の推移(前年同月比)



出典：総務省「家計消費状況調査」(2021年(令和3年)3月分)

図 3-28 ネットショッピングの支出額の推移(円)

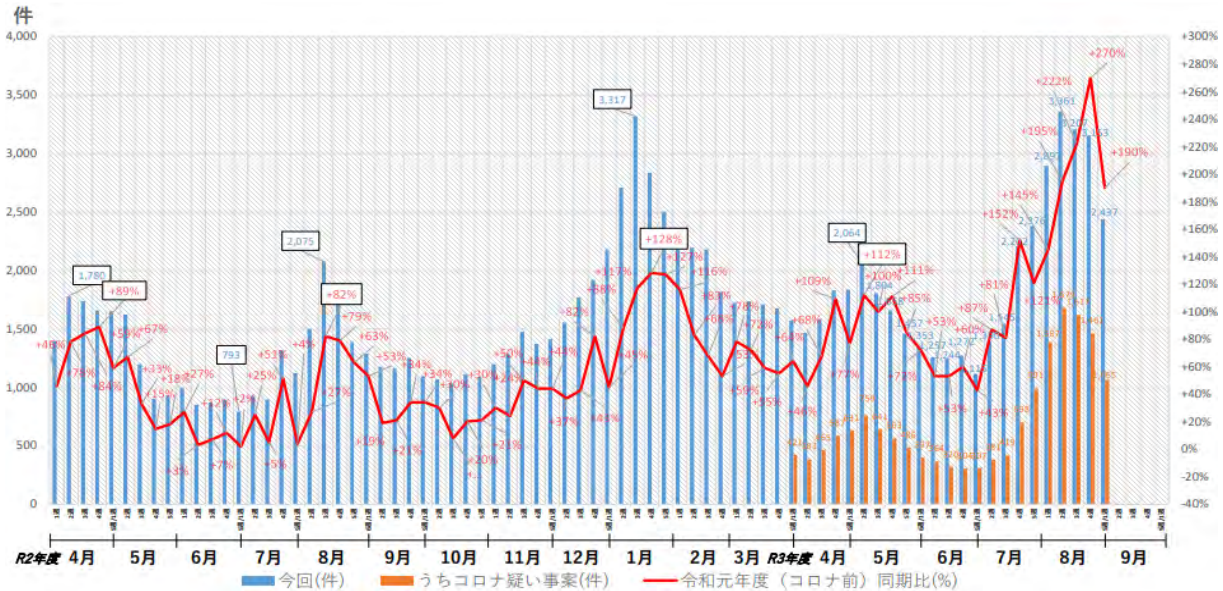


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 3-29 道路整備による所要時間短縮イメージ

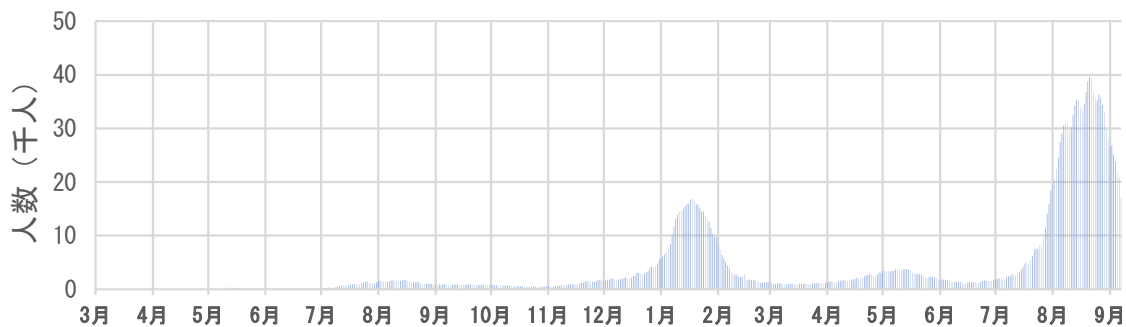
3) 地域医療支援

- ・ 東京南西部地域は、人口増加や高齢化等の要因により救急出場件数が増加傾向。
- ・ さらに、コロナ禍では陽性者の急増や医療のひっ迫の影響等により、救急搬送困難事案件数が増加。
- ・ 環状方向の道路整備により、搬送可能な医療機関の選択肢が増加、沿線地域の救急搬送が効率化することで、より安心して暮らせる地域の実現が期待される。



出典：総務省消防庁「各消防本部からの救急搬送困難事案に係る状況調査の結果」
 ※本調査における「救急搬送困難事案」とは、救急隊による「医療機関への受入れ照会回数4回以上」かつ「現場滞在時間30分以上」の事案として、各消防本部から総務省消防庁へ報告のあったもの。
 ※調査対象本部＝政令市消防本部・東京消防庁及び各都道府県の代表消防本部 計52本部。
 ※コロナ疑い事案＝新型コロナウイルス感染症疑いの症状（体温37度以上の発熱、呼吸困難等）を認めた傷病者に係る事案。
 ※医療機関の受け入れ体制確保に向け、厚生労働省及び都道府県等と状況を共有。
 ※この数値は速報値である。

図 3-30 各消防本部からの救急搬送困難事案に係る状況調査の結果

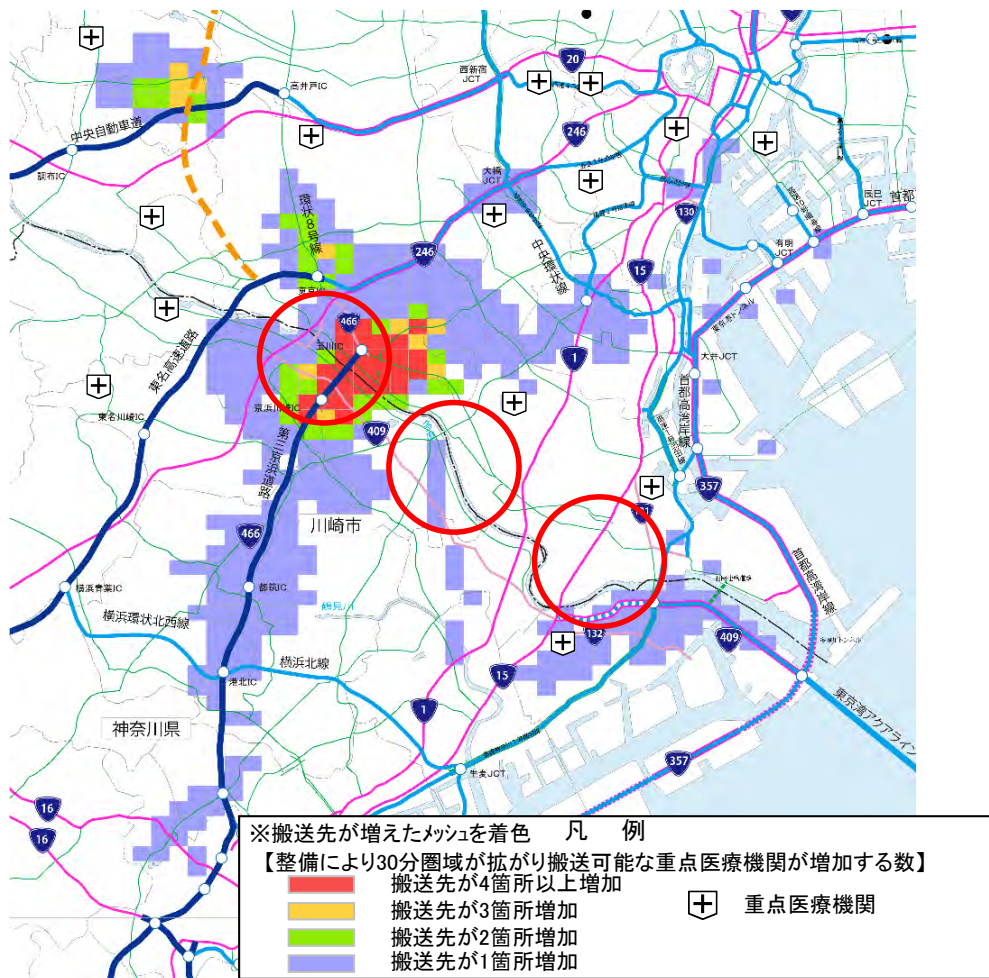


出典：東京都「新型コロナウイルス感染症検査陽性者の状況」

図 3-31 東京都の自宅療養及び調整中の人数(千人)

表 3-5 使用データ

	データ諸元	使用データ	対象期間	備考
人口	H27 年度国勢調査	国勢調査に関する地域メッシュ統計	—	—
速度	ETC2.0 データ	様式 1-1 様式 2-1	2020 年 5 月	・ 混雑時平均旅行速度 ※整備後は現況+新規道路(80km/h)により算出
重点医療機関	医療提供体制「神奈川モデル・ハイブリッド版」重点医療機関について	重点医療機関	—	・ 新型コロナウイルス感染症患者受け入れ医療機関(主に中等症) ※非公開 4 機関を除く
	厚生労働省感染症指定医療機関の指定状況	感染症指定医療機関	—	重点医療機関は非公開であるため、感染症指定医療機関とした



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

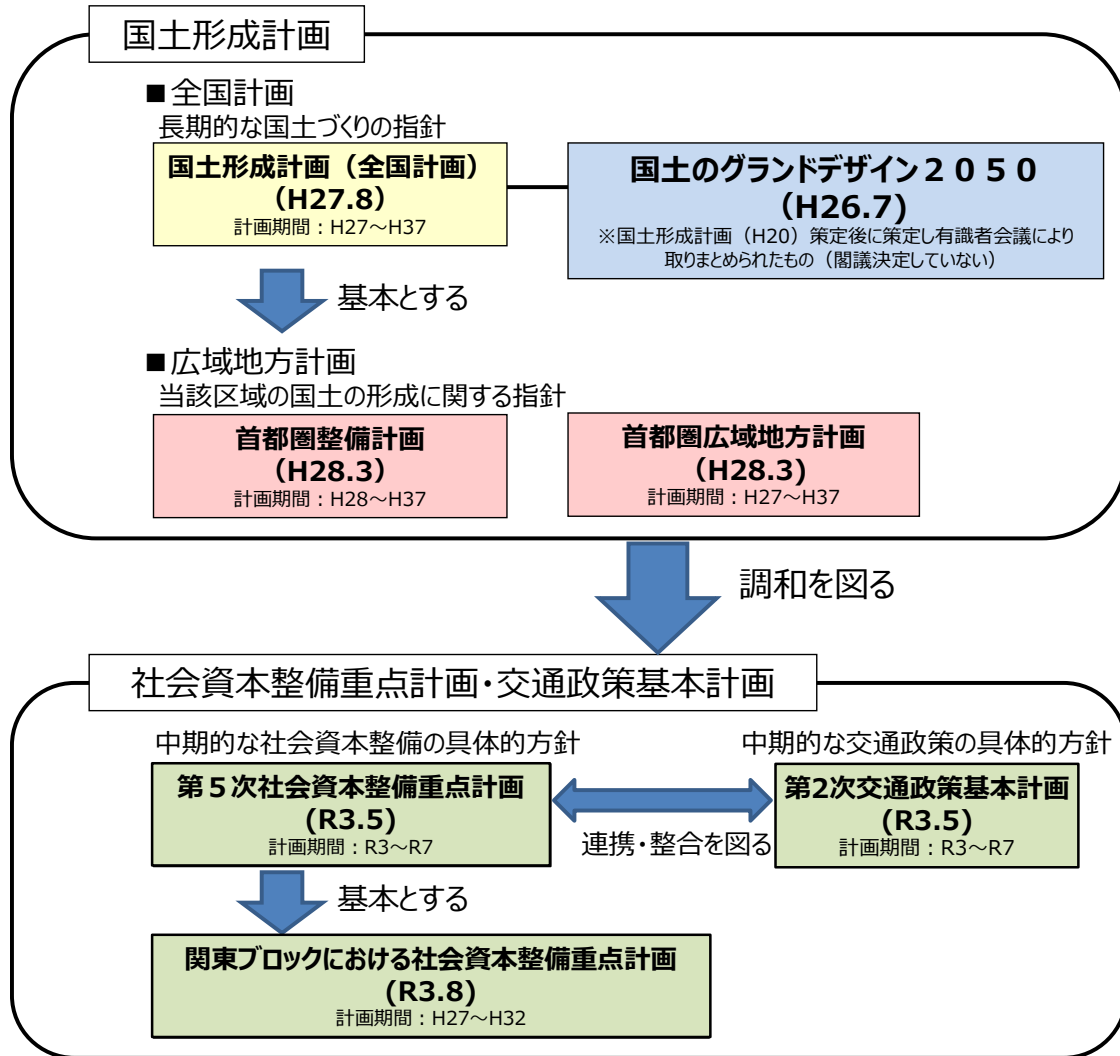
図 3-32 重点医療機関への圏域拡大

3.1.2. 将来計画の収集・整理

(1) 沿線自治体等の上位計画の整理

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

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



出典：社会資本整備重点計画の見直しの考え方(国土交通省 H27. 6)を基に更新

図 3-33 国の将来計画体系

(2) 整理結果概要

整理した上位計画とその概要を以下に示す。

表 3-6 国の将来計画の整理

	出典	概要
国の将来計画	国土のグランドデザイン 2050（国土交通省 H26.7） p27、28、37	- 東東京圏などの中枢機能のバックアップや、交通、エネルギー、ライフライン、情報など重要インフラの多重性・代替性を確保。インフラの整備に加え、今後は、ネットワークの機能を高めること等を通じて国全体の生産性を向上させるよう、インフラを賢く使うことが重要。<u>渋滞をなくし、定時性を高めるなど、ロスをできるだけ少なくしていく</u>ことに加え、<u>拠点間やマルチモーダル間の連結（例えば、高速道路ICと物流施設の直結や、異なる鉄道会社間の相互乗り入れ等）をスムーズにすること等により、ノードとリンクというネットワークの機能を十分に高めていく</u>ことが重要。 <u>迅速かつ円滑な物流の実現</u>などのため、高速道路等の整備を推進するとともに、ネットワークを賢く使うことで、<u>高密度で安定的な交通流を実現</u>。 - 企業の立地環境を向上させ、<u>我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾を核とした国際コンテナ物流ネットワークの強化を推進</u>。
	国土形成計画（国土交通省 H27.8） p34	- 三大都市圏環状道路を始めとする<u>物流ネットワークの強化等、広域物流の効率化</u>に向けた取組を推進することが必要。 - 企業の立地環境を向上させ、<u>我が国産業の国際競争力を強化するため</u>、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした<u>国際物流ネットワークの強化を推進</u>。また、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた<u>物流ネットワークの充実</u>を図る。
	首都圏広域地方計画（国土交通省 H28.3） p16、58、119	- 首都圏全域で面的な対流を創出しやすい環境が醸成されることになる。例えば北関東では、北関東自動車道と圏央道を中心に圏域をカバーする格子状の道路ネットワークが形成されるなど、<u>単なる「放射＋環状」を超えて、従来にはなかった面的に広がる交通ネットワークが形成</u>されようとしている。このためには、<u>首都圏三環状道路を始めとした高速道路網の整備を促進</u>することが必要。 - 東京外かく環状道路の東名高速から湾岸道路間の検討が着手される中、多数の研究機関が集積する多摩川下流エリアで、羽田との近接性を活かした<u>国際的な競争力向上</u>を図る活動が当該エリア全体で連携して進められれば、<u>新しいイノベーションが生み出される</u>可能性がある。こうして地域の個性を磨き上げ、集積することによって他地域との違いを際立たせ、先に述べた創作・活動環境としての都市環境と併せて地域外へ情報発信し、<u>ヒト、モノ、カネ、情報等と呼び込む</u>ことが重要。

	出典	概要
		- 国際コンテナ戦略港湾や国際空港等の機能を強化するとともに、これら<u>空港や港湾と交通ネットワークとの連携を強化することで、臨空機能や港湾機能の面的な拡大</u>を図る。 - 高速道路ネットワークにより、<u>地域の第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築</u>を推進。
	首都圏整備計画（国土交通省 H28.3）p6、17	- 形成される交通ネットワークを最大限「賢く使い」、面的に広がる交通ネットワークを積極的に活用して、<u>ヒト、モノ、情報等の新たな対流を、まず、首都圏の中から創出</u>することが重要。 - ネットワークについては、東京外かく環状道路を始めとする首都圏三環状道路等の未完成の高速道路ネットワーク、成田・羽田両空港の空港機能及び京浜港等の港湾機能の強化を推進するとともに、さらに、<u>面的な交通ネットワークの補強等を展開</u>していくことが重要。 - 東京圏での高齢人口の劇的な増加や「田園回帰」の流れ及び内外からの観光客の呼び込みによる交流人口の拡大を考えると、都市と農山漁村との間でのヒト、モノ等の共生・対流が重要。首都圏三環状道路を始めとするネットワークも活用することで、都市と農山漁村との行き来がしやすくなり、<u>ヒト、モノ等の共生・対流を農山漁村の活力や生物多様性の維持につなげ、首都圏全体に広げていく</u>ことが重要。
	第4次社会資本整備重点計画（国土交通省 H27.9）p76	<u>大都市圏内の渋滞緩和や国際的な空港・港湾へのアクセス改善、高速道路・港湾等周辺への物流施設の集約化の促進</u>など、人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上等に寄与する観点から、三大都市圏環状道路を始めとする根幹的な道路網を整備するとともに、交通結節機能の強化やネットワークを賢く使う取組、大型車誘導区間の充実等を図る。
	交通政策基本計画（国土交通省 H27.2）p20、21	- 首都圏空港や関西空港・中部空港における訪日外国人旅行者等の受入れのゲートウェイとしての機能強化、我が国との往来の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイの拡大、<u>三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充</u>を目指す。 - 我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、<u>三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現</u>を目指す。

	出典	概要
	関東ブロックにおける社会資本整備重点計画（国土交通省 R3.8） p7、20、37、59、62	- 人口減少、とりわけ<u>生産年齢人口の減少が見込まれる中であっても、持続的な経済成長を実現するためには、生産性の向上が不可欠</u>であり、我が国の競争力の強化、地域経済の活性化を図る成長インフラのストック効果を最大化する首都圏三環状道路や京浜港、首都圏空港等の戦略的な整備・活用を図る。 - 関東ブロック、中でもとりわけ東京圏は日本経済を牽引しており、国際競争力の強化は関東ブロックの極めて重要な責務であり、<u>関東ブロックが中心となって日本の国際競争力の強化を図る</u>必要がある。そのため、関東ブロック単独ではなく、三大都市圏でのスーパー・メガリージョン形成の中で、首都圏三環状道路をはじめとする都市圏の道路ネットワークの構築や交通結節機能の強化、国際コンテナ戦略港湾プロジェクトの推進、首都圏空港の機能強化等の関東ブロックの強化を図る。 <u>災害後に社会経済活動が機能不全に陥ることを未然に防ぐ</u>ための災害に強い交通ネットワークの構築や、首都直下地震等発生時の首都圏などのバックアップ機能の強化のため、東京都心と近隣地域とのアクセス改善等に向けた検討についても進めていくことが必要。 - リダンダンシーの確保により、風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、<u>救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないことなどを旨とし</u>、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化等を推進し、<u>災害に強い道路ネットワークの構築を進める</u>とともに、海上交通ネットワークを維持するための港湾の高潮・高波対策、地下鉄駅等の浸水防止対策等を推進。 - まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、<u>新たな人の流れや地域間の交流を支えるための基盤を構築</u>するため、コンパクトに集積した地域や拠点を、道路、鉄道、航空、海運など様々な交通ネットワークにより繋ぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を拡大。 - 東京圏にとっては過密・渋滞問題、地方圏にとっては若年人口の流出による活力の低下等の弊害を軽減するため、<u>地域のヒトやモノの移動による面的な対流の創出が重要課題</u>。 - 新型コロナウイルス感染症を踏まえたサプライチェーンの多元化や製造事業者の国内生産拠点の整備が見込まれることから、<u>物流を支える交通ネットワークの整備や機能強化が必要</u>。
	関東ブロック 新広域道路交通ビジョン（国土交	<u>国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減し、地域の活性化や関東ブロック全体での災害対応力を強化</u>するためには、様々な地域間のヒト、モノ

	出典	概要
	通省 R3.7)p53	人、カネ、情報の双方向の活発な動き[対流]が重要であり、東日本と西日本をつなぐ物流軸の形成、日本海・太平洋の二面活用、コンパクト＋ネットワーク、リダンダンシーの確保等を実現する必要がある。このため、暫定 2 車線区間や脆弱区間(事前通行規制区間等)の解消といった既存ネットワークの機能向上を図るとともに、このネットワークをさらに効率的に機能させるための基幹となる環状・放射状のネットワークの形成を図る。 • 他の交通モードとの連携による<u>物流生産性の向上や災害対応力の強化を図る</u>ため、機能強化が行われている港湾・空港等の物流拠点、公園や道の駅等の災害時に拠点となる施設へのアクセス向上を図るとともに、<u>地域の安全・安心の確保や観光振興による地域の活性化等に寄与</u>するため、主要な鉄道駅等の交通拠点、救急医療機関等の医療福祉施設、観光地等へのアクセス向上を図る。 • <u>誰もが安全・安心で快適に移動できる道路空間を創出</u>するため、平常時・災害時の適切な道路管理に引き続き取り組む。また、<u>交通安全や信頼性、災害時のリダンダンシー確保</u>に向けて、ダブルネットワークの構築や課題のある暫定 2 車線区間における交通安全対策や 4 車線化を推進するとともに、一般道路に比べ事故率の低い高速道路の分担率を引き上げるなど、ハード(ミッシングリンクの解消等)・ソフト(交通マネジメント)両面から取組を推進。
	関東ブロック 新広域道路交通計画(国土交通省 R3.7)p4、5	• 三大都市圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、<u>都市圏の競争力や魅力の向上を図る</u>。 • <u>グローバルな対流を促進</u>するため、空港・港湾等へのアクセスを強化し、<u>人やモノの流れの効率化を図る</u>。 • 広域道路ネットワークを強化することにより、<u>巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進</u>。 • 広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた<u>日本海・太平洋 2 面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土のさらなる有効活用・適正な管理を図る</u>。
	第5次社会資本整備重点計画(国土交通省 R3.5)p33、64	• <u>リダンダンシーの確保</u>により、風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないことなどを目指し、<u>高規格道路のミッシングリンクの解消</u>及び暫定 2 車線区間の 4 車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化等を推進し、災害に強い道路ネットワークの構築を進めるとともに、海上交通ネットワークを

	出典	概要
		維持するための港湾の高潮・高波対策、地下鉄駅等の浸水防止対策等を進める。 新型コロナウイルス感染症など社会環境の大きな変化の中にあっても、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するために<u>必要不可欠なサプライチェーンの強靱化を図るため、道路や港湾等の整備を行う</u>とともに、物流 DX や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を図る。
	第2次交通政策基本計画(国土交通省 R3.5) p34、36、37	- 国際拠点空港等へのアクセス利便性向上のため、羽田空港内における空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業や、三大都市圏環状道路や<u>空港アクセス道路等の重点的な整備を推進</u>するなど、空港アクセス網の充実を図る。 - 迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする<u>根幹的な道路網の整備や空港、港湾等へのアクセスの強化</u>を推進。 <u>高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上</u>するため、現下の低金利状況も活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化、高速道路の逆走対策などの機能強化を推進。 - 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策を産学官が連携して推進することで、重要物流道路等の主要渋滞箇所の渋滞解消を加速化し、<u>生産性向上とCO₂等排出量削減</u>を達成することを目指す。
	防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム(関東ブロック版)(国土交通省 R3.4)別添図1	<u>高規格道路のミッシングリンク解消</u>及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策。 - 近年、激甚化・頻発化する<u>災害から速やかに復旧・復興するためには、道路ネットワークの機能強化が必要不可欠</u>。発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目ざとして、<u>災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保</u>するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進。
	総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)(経済産業省 R3.6) p29、31	- 鉄道駅や港湾等の<u>物流拠点と高速道路等の既存の物流ネットワークとの連結性を充実</u>させるため、スマートICやアクセス道路の整備を推進。 - 地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図るほか、ミッシングリンクの解消や高速道路の4車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、<u>災害に強い道路ネットワークを構築</u>。 - 多核連携型の国づくりや<u>安定した物流の確保を可能とする速達性やアクセス性が確保</u>された道路ネットワ

	出典	概要
		ークを構築するため、重要物流道路について計画路線を含めて指定し、重点的に整備・機能強化を加速。また、三大都市圏環状道路等の根幹的な道路網の整備を引き続き推進するほか、高速道路の<u>暫定2車線区間の4車線化等の機能強化やトラックの大型化に対応するための機能強化</u>の検討を推進。
	防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（内閣官房 R2.12）p2、4	- 国家の危機に打ち勝ち、国民の生命・財産を守り、国家・社会の重要な機能を維持するためには、<u>防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図り、災害に屈しない強靱な国土づくりを進める</u>ことが必要。 - 気候変動の影響により激甚化・頻発化する気象災害や、切迫する南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震等の発生を見据え、洪水・高潮、土砂災害、地震・津波等による人命・財産の被害の防止・最小化のための防災インフラ等の強化を推進するとともに、災害に際し、交通ネットワーク・ライフラインを維持し、<u>迅速な復旧復興と国民経済・生活を支えるための取組を推進</u>。 - 高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による<u>道路ネットワークの機能強化対策</u>（国土交通省）。

表 3-7 沿線自治体の将来計画の整理

	出典	概要
東京都	2020 年に向けた実行プラン（東京都 H28.12）p248、249	<u>渋滞解消による高い経済効果と迂回機能による防災効果が期待</u>できる三環状道路の整備を一層促進し、京浜三港や首都圏の空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを整備する。さらに、整備効果を十分に発揮させるため、三環状道路へのアクセス強化等に資する道路の整備を推進。 <u>外環道（東名高速～湾岸道路）については、国や関係機関とともに、計画の早期具体化</u>に向けて取り組む。
	東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（東京都 R3.3）p7	<u>道路・交通ネットワークの充実・活用により、日常の移動の利便性を確保</u>し、誰もが活動しやすいまちの実現を目指す。
	都市づくりのグランドデザイン（東京都 H29.9）p86	<u>高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成</u>することで、平時、災害時共に移動の円滑化を図る。 <u>三環状道路の整備を促進するとともに、ミッシングリンクの解消や広域的な交流・連携を促す路線について検討</u>を推進。

3. 課題を踏まえた必要性の検討

	出典	概要
	「未来の東京」への論点～今、なすべき未来への投資とは～（東京都 R1.8） p65	交通渋滞などが東京の弱点の一つ。<u>三環状道路の完成、空港機能の更なる強化など、世界最高の交通ネットワークを構築</u>するために必要。
	令和3年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求（東京都 R2.11） p94、95	外環（東名高速～湾岸道路）については、首都圏三環状道路のいわば総仕上げの区間であり、<u>羽田空港や京浜港へのアクセス性の強化など、環状道路としての機能を最大限に発揮させるためにも、整備が不可欠</u>な区間である。今なお残っているミッシングリンクにより、環状道路の整備効果を最大限発揮できておらず、未開通区間の早期整備が必要。
	東京都の広域ネットワーク（東京都 R3.6） P5、6、15、20	- 三環状道路をはじめとする高速道路や幹線道路など<u>都市機能を支える大動脈となる道路ネットワークの強化</u>や、世界トップレベルの高密な鉄道ネットワークの更なる充実、国内外からの玄関口となる空港や港の機能強化やアクセスの向上、リニア開通に向けた取組を推進。 - 高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、<u>経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成</u>することで、平時、災害時共に移動の円滑化を図る。三環状道路の整備を促進するとともに、ミッシングリンクの解消や広域的な交流・連携を促す路線について検討を推進。 - 三大都市圏内等の<u>拠点間連絡、環状連絡を強化</u>し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。 <u>羽田空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化</u>し、人やモノの流れの効率化を図る。 <u>広域道路ネットワークを強化</u>することにより、巨大災害や頻発・激甚化する<u>自然災害に備えたりダンダンシーの確保や国土強靱化</u>を推進。 <u>高速道路ネットワークの完成位に向け、外環道（関越道～東名高速）の早期開通圏央道の早期全線開通及び4車線化</u>に向けた取組を推進するとともに<u>外環道（東名高速～湾岸道路）の早期事業化</u>などに向けて、国や関係機関と取組を推進。
神奈川県	かながわグランドデザイン 第3期実施計画 主要施策・計画推進編（神奈川県 R1.7） p42	<u>羽田空港の再拡張・国際化の効果などを京浜臨海部の活性化に結びつける</u>ための道路や鉄道の整備促進が必要
	かながわ都市マスタープラン（神奈川県 R3.3） p14、20、103	首都圏広域地方計画では、今後は各地域の個性を生かし、<u>「一对多」から「多対多」の面的な対流を創出</u>していくこととしている。このような状況の中、神奈川は、今後も首都圏における各都市圏や全国、海外との交流連携を深め、国際競争力を維持し、活力の創出に向けた役割を果たす一員として、個性と魅力を生かした都市づくりを進めていくことが必要。首都圏3環状道路の概成など交通ネットワークが強化されるこ

	出典	概要
		とを踏まえた<u>都市間、地域間ネットワークの強化</u>が必要。 - 地震や津波、局地的集中豪雨、大雪などの自然災害が多発する中、大規模災害に対する安全性を向上させるとともに、被害の拡大防止と軽減を図る総合的な防災対策が必要。そのため、緊急輸送道路の整備、災害発生時における帰宅困難者のルート、避難路・避難施設の確保、臨海部およびインターチェンジ周辺への広域防災拠点機能の確保などによる応急活動の円滑化などにより、<u>都市における防災力の向上</u>を図ることが課題。 - 交通網整備に当たっては、県民ニーズの多様化や都市の防災性の向上に配慮して、交通・情報経路の代替性を確保することが必要。そのため、海路を利用した緊急避難ルートの確保など複数の交通手段・経路によって、<u>利便性、快適性および安全性を備えた多重型の交通ネットワークの形成</u>を図る。
	神奈川県広域道路交通計画（神奈川県 R3.6） p28、45、49、50、54、61	- 広域的な交通利便性の向上と交通混雑の抜本的な改善を図るため、県土構造の骨格となる自動車専用道路網の整備促進を図るとともに、これらと一体となって<u>ネットワーク機能を強化し、県内各地域間の交流と連携を促進</u>する幹線道路網の整備を推進。 - 神奈川県関連（対県外）の貨物流動を見ると、神奈川県から県外および県外から神奈川県いずれも自動車による輸送が半数以上を占めており<u>国際競争力の強化および貨物輸送の効率化</u>を図る上では、適切なモーダルシェアとともに道路ネットワークの強化が重要。 - 渋滞による経済損失を軽減するとともに、切迫する首都直下地震などの<u>大規模災害や道路施設の老朽化に対応</u>していくためには、脆弱な東西軸において、自動車専用道路などによる道路ネットワークの強化が必要。そのため、東名高速道路とダブルネットワークを形成する新東名高速道路の海老名以東の計画の具体化や、川崎縦貫道路Ⅱ期について、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）との一本化を含め幅広く検討を進めることが必要。 - 首都圏の広域交通網の整備においては、交通を円滑に処理することにより、首都圏の<u>都市活動を支え都市機能を向上させていく</u>ことが求められており、川崎地域においても、広域調和型の都市構造を支える基幹的な交通網の整備が必要。 - 相模湾岸および横浜港～川崎港の広いエリアで津波による浸水が想定されており、浸水被害が発生した際は、通行ができなくなる可能性がある。このため、<u>浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のため</u>の道路ネットワークを確保することが重要。 - 新東名高速道路をはじめ、つながるべき道路がつかっていないなど、引き続き道路事業を進めることが

3. 課題を踏まえた必要性の検討

	出典	概要
		必要。また、より一層の選択と集中を図り、自動車専用道路や観光地などにアクセスする道路の整備を進めることが重要。さらに国家戦略特区など3つの特区指定を受け、 <u>国際競争力の強化に向けた人・モノの円滑な移動の確保や、東日本大震災を踏まえた災害への対応力の強化</u> が必要。
世田谷区	世田谷区基本計画(世田谷区 H26.3) p7、12	• <u>主要生活軸として世田谷を南北に移動する軸</u>の整備が必要。 • 交通安全と事故防止のための交通ネットワークの整備が必要。
	せたがや道づくりプラン(世田谷区 H28.3) p14	• 区内の緊急輸送道路ネットワークは、国道・高速道路を含め、総延長で約127kmあるが、その中には幅員6m未満の道路も含まれており、火災や建物の倒壊などによって閉塞されてしまう可能性がある。<u>被災後の速やかな復旧復興</u>のために、道路拡幅または機能を代替する道路の整備によって、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークを構築することが必要。
大田区	おおた未来プラン(大田区 H26.3) p116	• 羽田空港は日本の空の玄関口であり、今後も増大が見込まれる。その中で、<u>羽田空港と大田区内及び各方面への交通アクセスの円滑化</u>が必要。
川崎市	川崎市総合計画 第2期実施計画(川崎市 H30.3) p45	• 首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、<u>市内交通混雑の解消及び沿道環境改善、また、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保</u>のため、川崎縦貫道路や国道357号など広域的な幹線道路網整備の取組を推進。
	川崎市総合計画 第3期実施計画 素案(川崎市 R3.11) p72	• 首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網が本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらの既存ストックを最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する<u>交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の形成</u>が必要。

3.1.3. 沿線自治体の抱える課題の整理

(1) 川崎市の抱える課題の整理

1) 川崎市の地域・交通特性

(ア) 川崎市の地域特性

- 川崎市は周辺自治体に比べ、将来にわたり人口増加率が高く、特に中原区でその傾向が顕著。
- 人口密度は 21 大都市中 3 位、平均年齢・15～64 歳人口割合は 21 大都市中 1 位。

表 3-8 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
総務省 国勢調査	人口	H7～R2	※R2 は速報値
川崎市 川崎市総合計画第 2 期実施計画の 策定に向けた将来人口推計について	推計人口	R7～R22	-

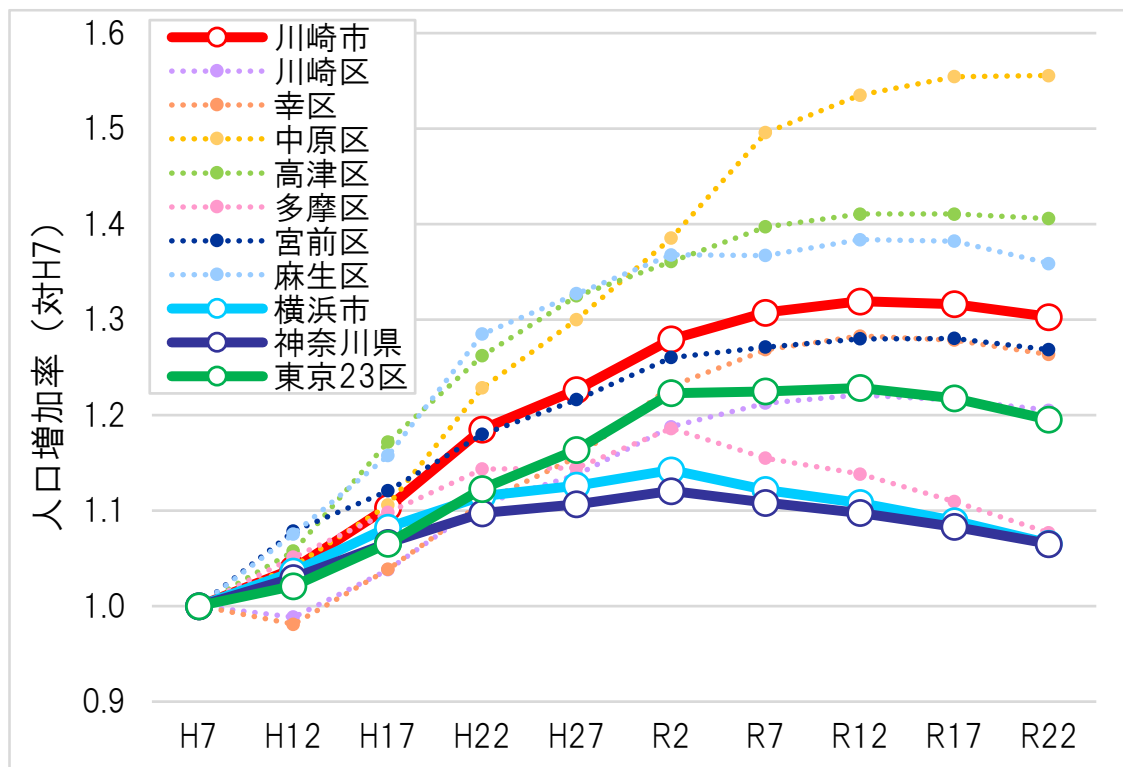


図 3-34 川崎市と周辺自治体の人口増加率

3. 課題を踏まえた必要性の検討

- 川崎市は製造品出荷額等が全国4位、労働力率が21大都市中2位など、産業ポテンシャルが高い。
- 川崎港ではコンテナ貨物取扱個数が10年前の約4.4倍になり、大規模物流施設等の立地も進展。

表 3-9 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
経済産業省 工業統計表(地域別統計表)	市区町村別産業中分類別統計	2019年	-
川崎市 川崎港統計年報	コンテナ個数	H22～R1	-

表 3-10 製造品出荷額等の全国順位

全国 順位	市区町村名	都道府県	今回	主な製造品中分類(2018年実績)		
			2019年 工業統計調査 (2018年実績)	主な製造品	主な 製造品の 製造品 出荷額等	構成比
1	豊田市	愛知県	15兆3570億円	輸送用機械器具製造業	14兆4469億円	94.1%
2	市原市	千葉県	4兆4381億円	石油製品・石炭製品製造業	2兆5049億円	56.4%
3	倉敷市	岡山県	4兆3773億円	石油製品・石炭製品製造業	1兆4946億円	34.1%
4	川崎市	神奈川県	4兆2012億円	石油製品・石炭製品製造業	1兆1633億円	27.7%
5	横浜市	神奈川県	4兆0548億円	石油製品・石炭製品製造業	1兆1521億円	28.4%

全国
4位

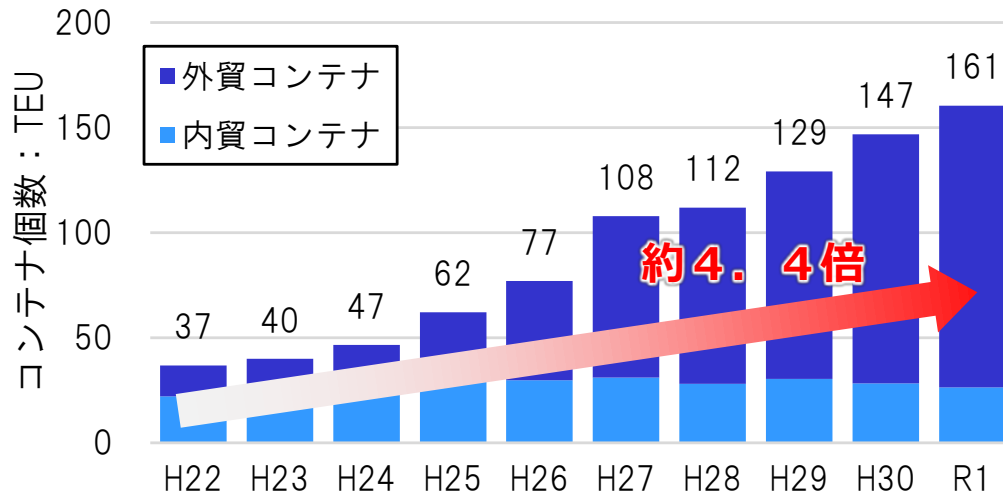


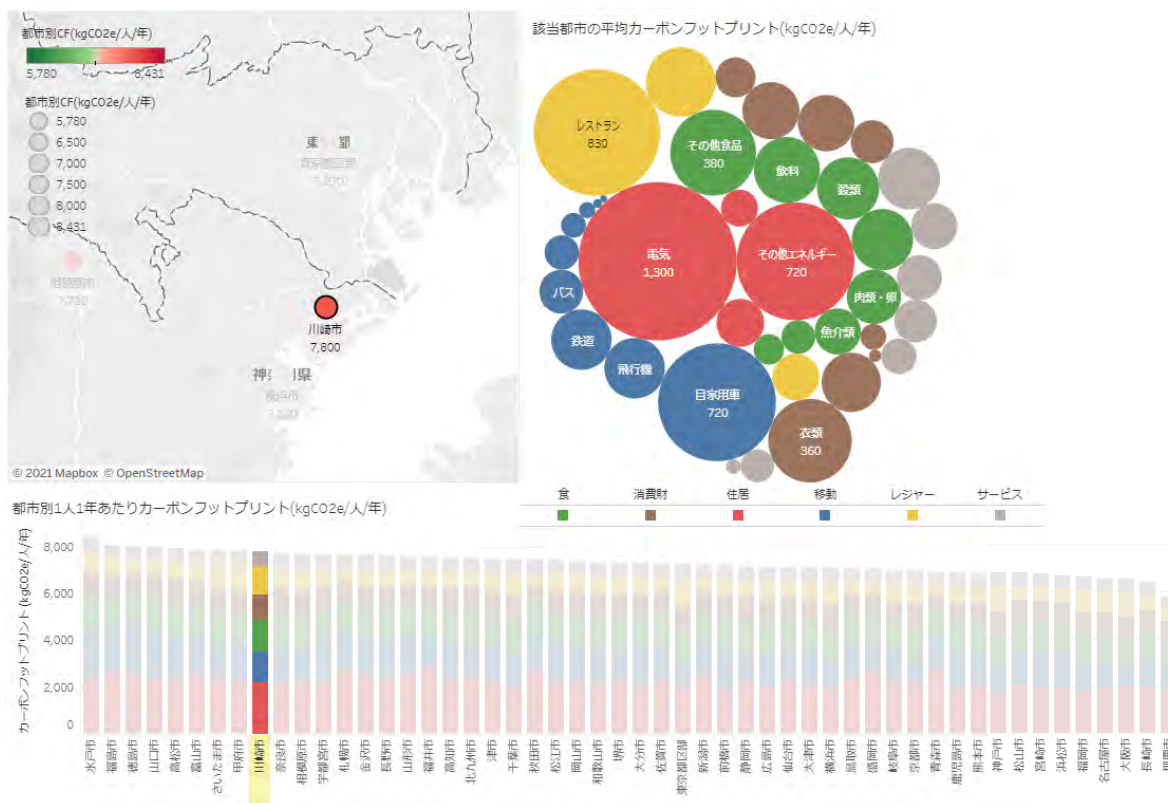
図 3-35 川崎港のコンテナ貨物取扱個数の推移



図 3-36 東扇島地区で立地が進む大規模物流施設等

3. 課題を踏まえた必要性の検討

- 川崎市には大学や中小企業・大企業・研究開発機関等が市域全体にわたり点在。
 - オープンイノベーション※の実現に向けた取組も行われている。
- ※自社技術だけでなく他社等が持つ技術やアイデアを組み合わせ、革新的な商品やビジネスモデルを生み出すこと。
- 川崎市のカーボンフットプリントは約 7,800kg-CO₂/人/年で 52 都市中上から 9 位。
 - うち、自動車は約 720kg-CO₂/人/年で全体の約 1 割を占める。



出典：国立研究開発法人国立環境研究所

「国内52都市におけるカーボンフットプリントと脱炭素型ライフスタイルの削減効果」

Ryu Koide, Satoshi Kojima, Keisuke Nansai, Michael Lettenmeier, Kenji Asakawa, Chen Liu, Shinsuke Murakami (2021) Exploring Carbon Footprint Reduction Pathways through Urban Lifestyle Changes: A Practical Approach Applied to Japanese Cities. *Environmental Research Letters*. 16 084001
<https://doi.org/10.1088/1748-9326/ac0e64>

図 3-37 川崎市のカーボンフットプリント状況

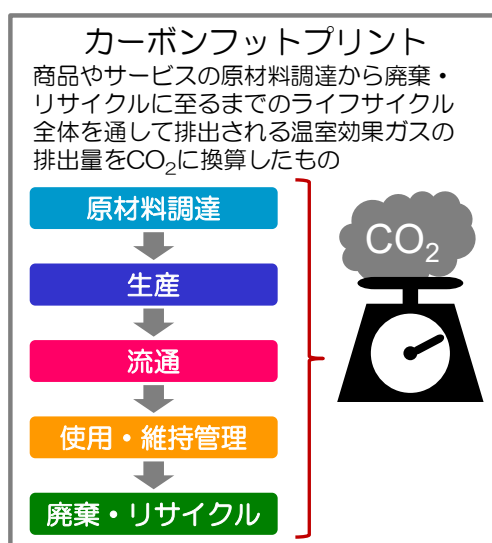


図 3-38 カーボンフットプリントのイメージ

3. 課題を踏まえた必要性の検討

- 川崎市では令和元年に台風 19 号の影響等により、約 2,700 棟の浸水被害が発生。
- 地震被害は川崎区や幸区に集中しており、南北方向の緊急輸送道路は国道 409 号などが指定。

表 3-11 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
川崎市 川崎市の災害概要	過去 10 年間の住家浸水被害発生状況	H23～R2	-

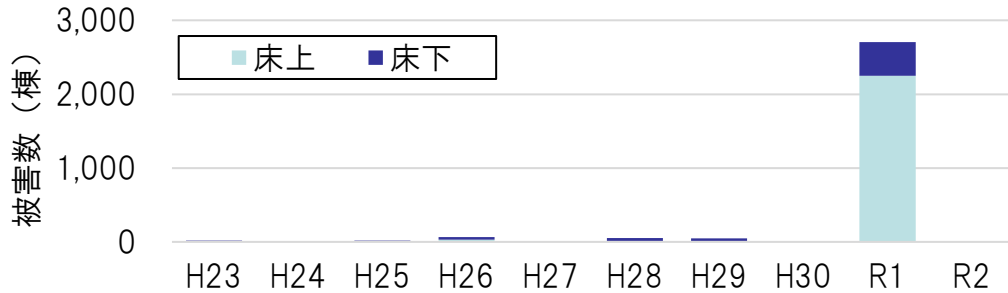
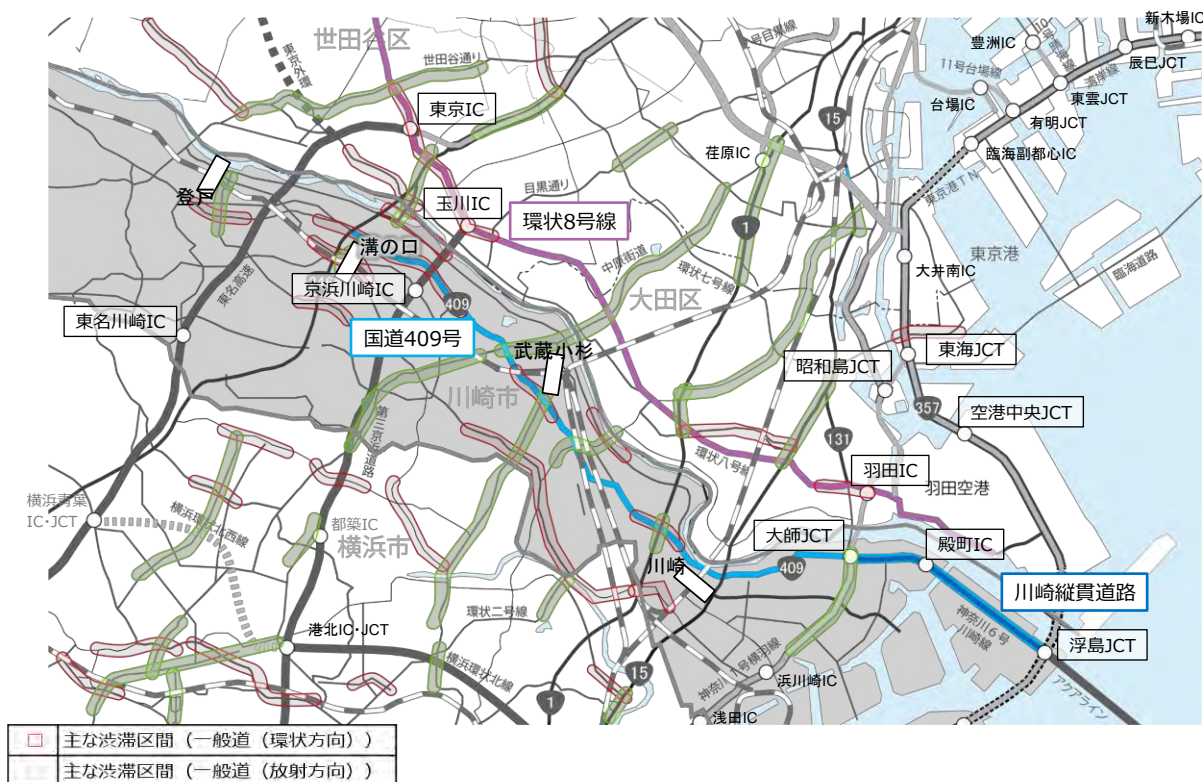


図 3-39 過去 10 年間の住家浸水被害発生状況

(イ) 川崎市の交通特性

- 川崎市域においては、放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生。



※首都圏ボトルネック協議会において主要渋滞箇所を選定された箇所のうち、同一路線で主要渋滞箇所が連続している箇所 (H25.1 公表)

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

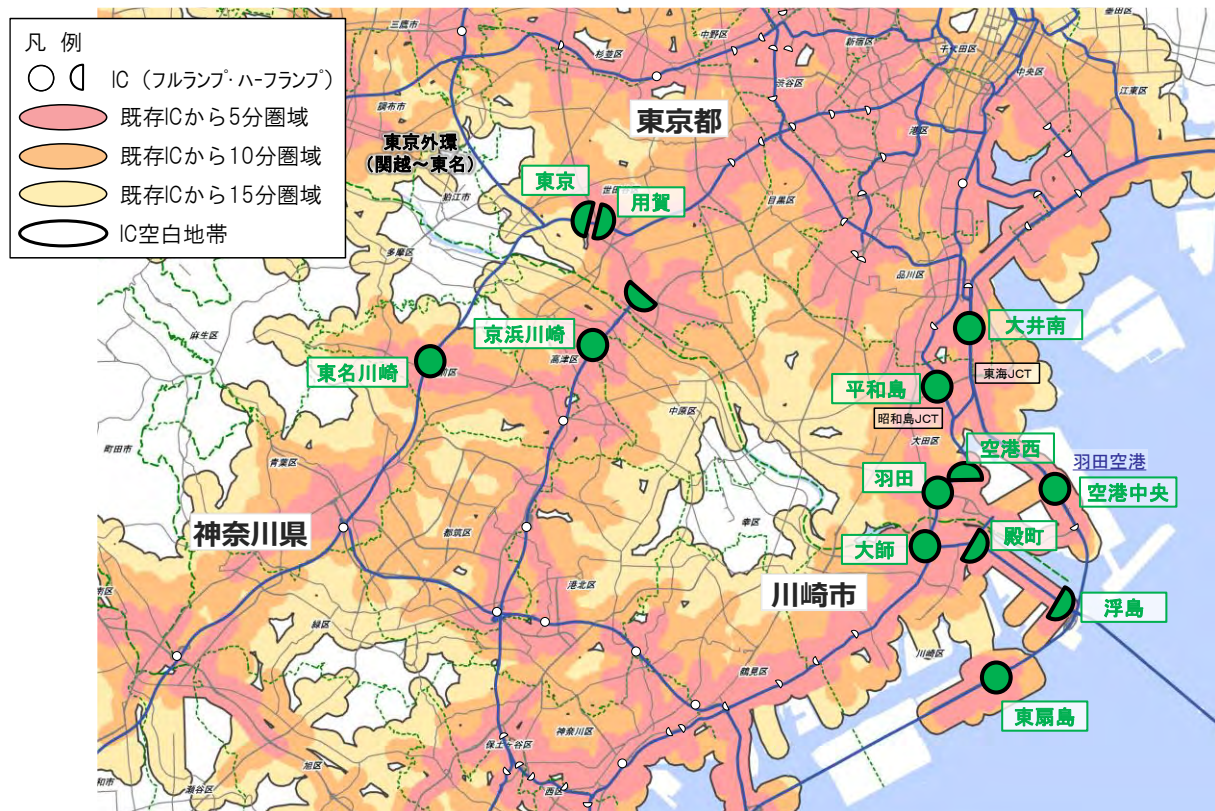
図 3-40 川崎市の渋滞状況

3. 課題を踏まえた必要性の検討

- ・ 関越～東名（関越～湾岸）の整備により、川崎市幸区などにおける IC 空白地帯の解消が見込まれる。
- ・ その他の地帯においても IC へのアクセス時間の短縮が期待される。

表 3-12 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 2-2	R2.7	・ 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 ※ETC2.0 データのない路線は、10km/h と想定 ※特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象



※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

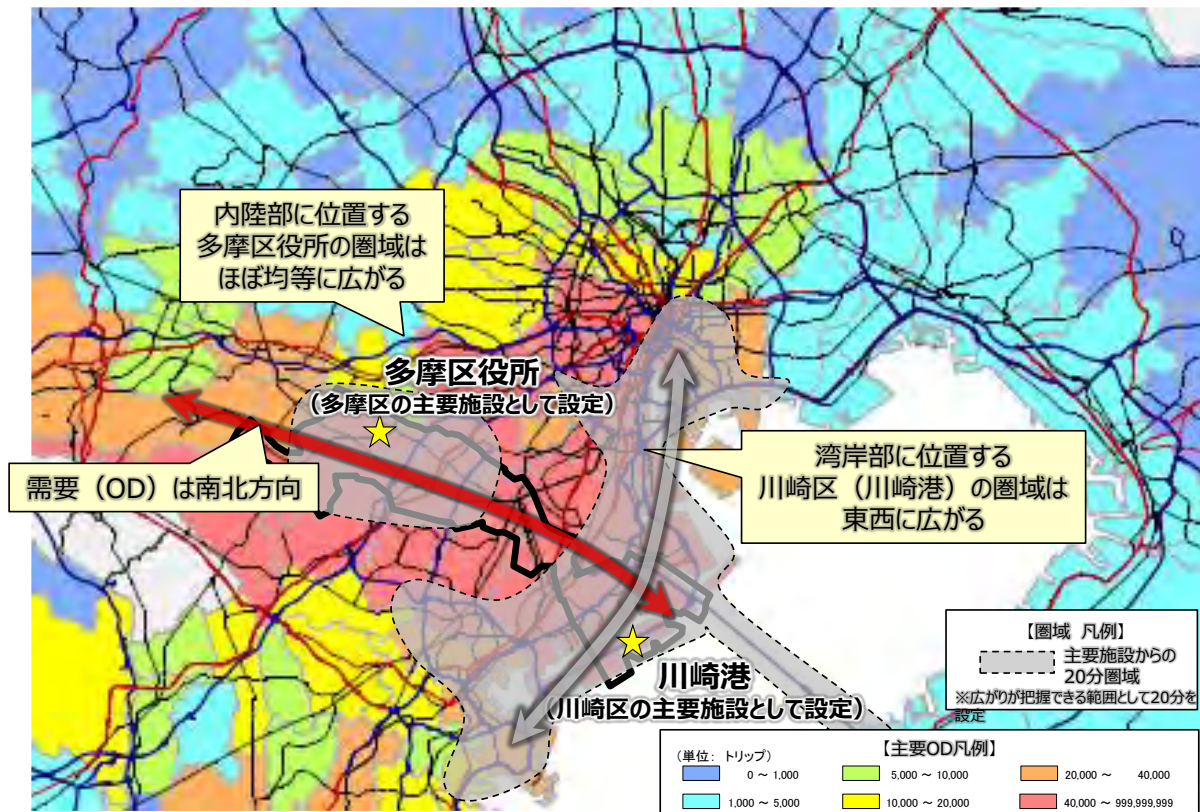
図 3-41 IC アクセス圏域

3. 課題を踏まえた必要性の検討

- 川崎市発着交通（OD）は、都心部や都区部西側、神奈川県央（南北方向）との結びつきが強い。
- 時間圏域の広がりを見ると、湾岸部に位置する川崎区は東西に広がっている。
- 需要（OD）と時間圏域にゆがみが発生しており、円滑な移動が阻害されている。

表 3-13 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 2-2	R2.7	全日昼間 12 時間平均速度
第 6 回東京都市圏 パーソントリップ調査	分布交通量	H30	※主要 OD: 多摩区、川崎区 発着交通、圏域の起終点: 多摩区役所、川崎港



地図出典: DRM データ (発注者貸与) を基に作成

図 3-42 移動実態(主要 OD・圏域の広がり)

2) 川崎市の各種計画

(ア) 都市計画マスタープラン

- 川崎市都市計画マスタープランにおいて、下記の点が目指す都市構造として謳われている。
 - 広域調和・地域連携型の都市構造の骨格となる交通ネットワークの形成。
 - 市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の形成。
 - 国際化が進む羽田空港へのアクセス強化。

(イ) 総合都市交通計画

- 川崎市総合都市交通計画では道路交通政策の方向性を具現化する将来目指すべき道路ネットワークとして、南北方向のネットワーク（川崎縦貫道路Ⅱ期）の計画推進が示されている。

(ウ) 臨海部ビジョン

- 臨海部ビジョンでは「川崎市内陸部の企業や市民との連携」が示されている。

3) 市民・企業等のニーズ

(ア) 市民アンケート

- 市民ニーズとして、「道路・歩道の整備」や「交通安全対策」を望む声が比較的多い。
- 川崎縦貫道路の早期整備に関する声も見られる。

(イ) その他

- 川崎市から国に対して、国道 357 号の整備や東京外環（東名～湾岸）の検討推進が要望。
- また、多摩川の治水対策等も要望。

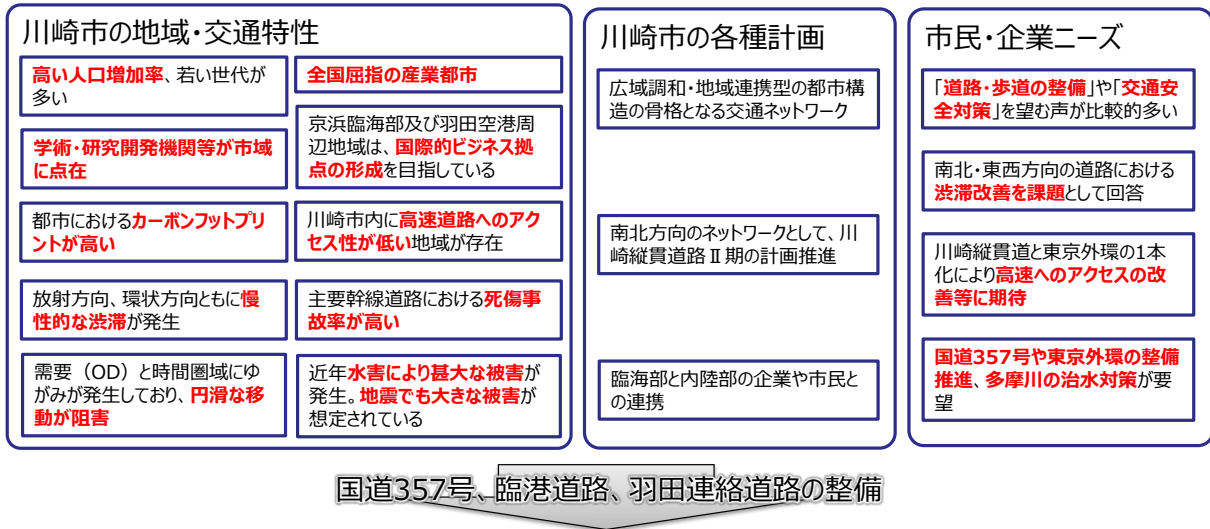
4) 川崎市周辺における主な事業

川崎市周辺では以下に示す路線で事業が行われている。

表 3-14 川崎市周辺における主な事業と期待される主な効果

路線	期待される主な効果
国道 357 号(東京湾岸道路)	湾岸(主に東西方向)のアクセス性向上等
川崎港 東扇島～水江町地区臨港道路	扇島地区へのアクセス性向上等
羽田空港連絡道路(多摩川スカイブリッジ)	殿町地区⇄羽田地区のアクセス性向上等

5) まとめ



臨海部・東西方向における交通課題は改善
 南北方向の交通課題は残存
 首都圏機能の強化には高速道路ネットワークの整備が必要

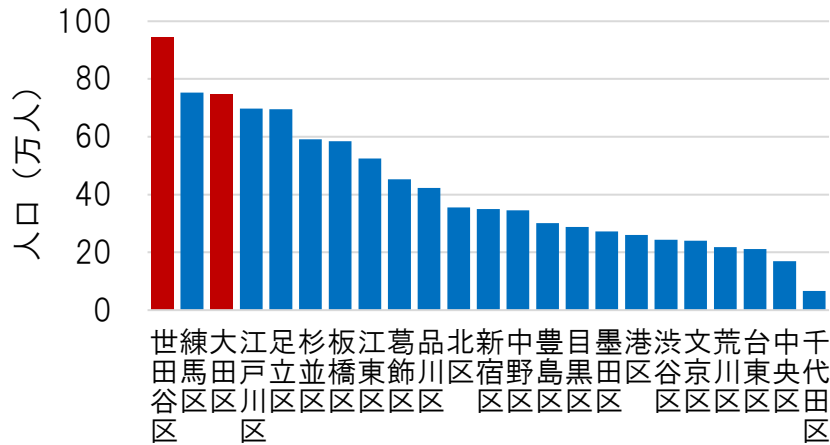
図 3-43 川崎市道路整備における現状と課題

(2) 東京南西部の抱える課題の整理

1) 東京南西部の地域・交通特性

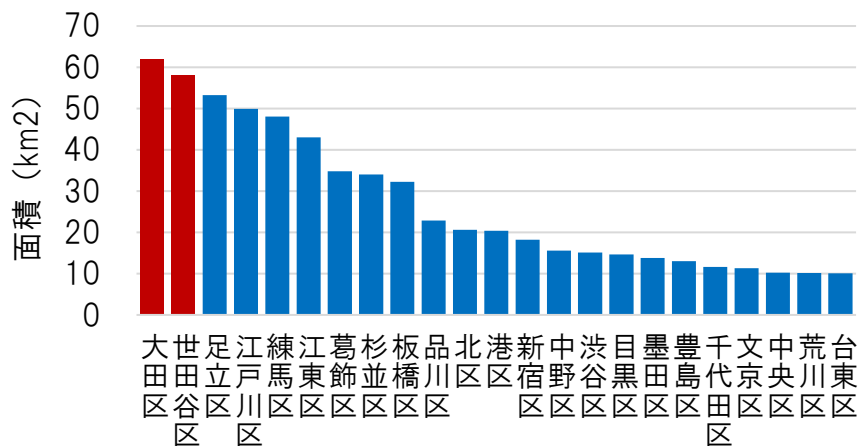
(7) 東京南西部の地域特性

- 世田谷区は 23 区内で人口が最も多く、面積は大田区に次いで 2 番目に大きい。
- 大田区は 23 区内で事業所数・製造品出荷額等・面積が最も多い。



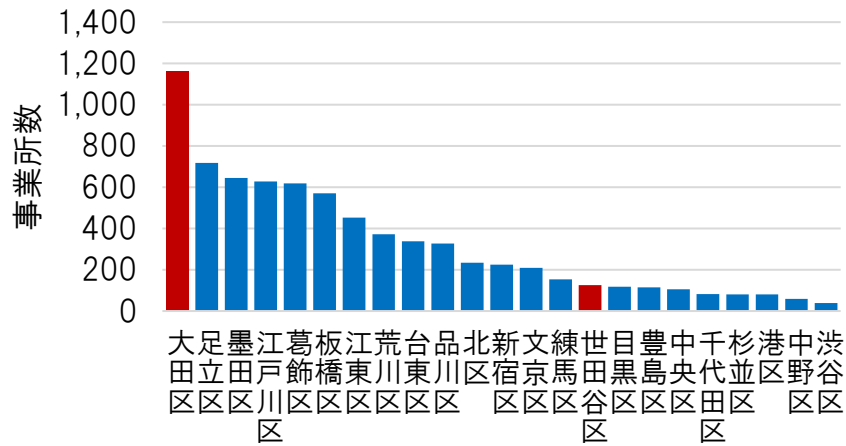
出典：令和 2 年国勢調査（総務省）

図 3-44 東京 23 区の人口



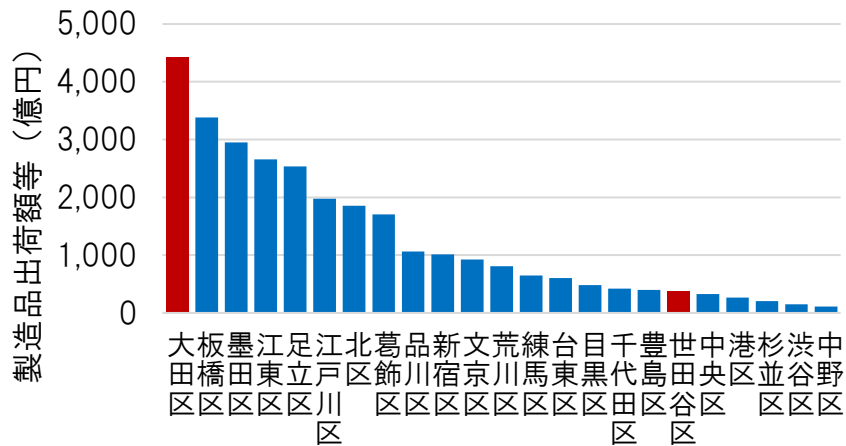
出典：令和 2 年国勢調査（総務省）

図 3-45 東京 23 区的面積



出典：2020 年工業統計表 地域別統計表データ（経済産業省）

図 3-46 東京 23 区の事業所数



出典：2020 年工業統計表 地域別統計表データ（経済産業省）

図 3-47 東京 23 区の製造品出荷額等

(4) 東京南西部の交通特性

- 道路率は、世田谷区が 23 区内で江東区と並んで 19 番目、大田区が 23 区内で最下位。
- 環状 8 号線の渋滞損失時間は全国平均の約 11 倍。

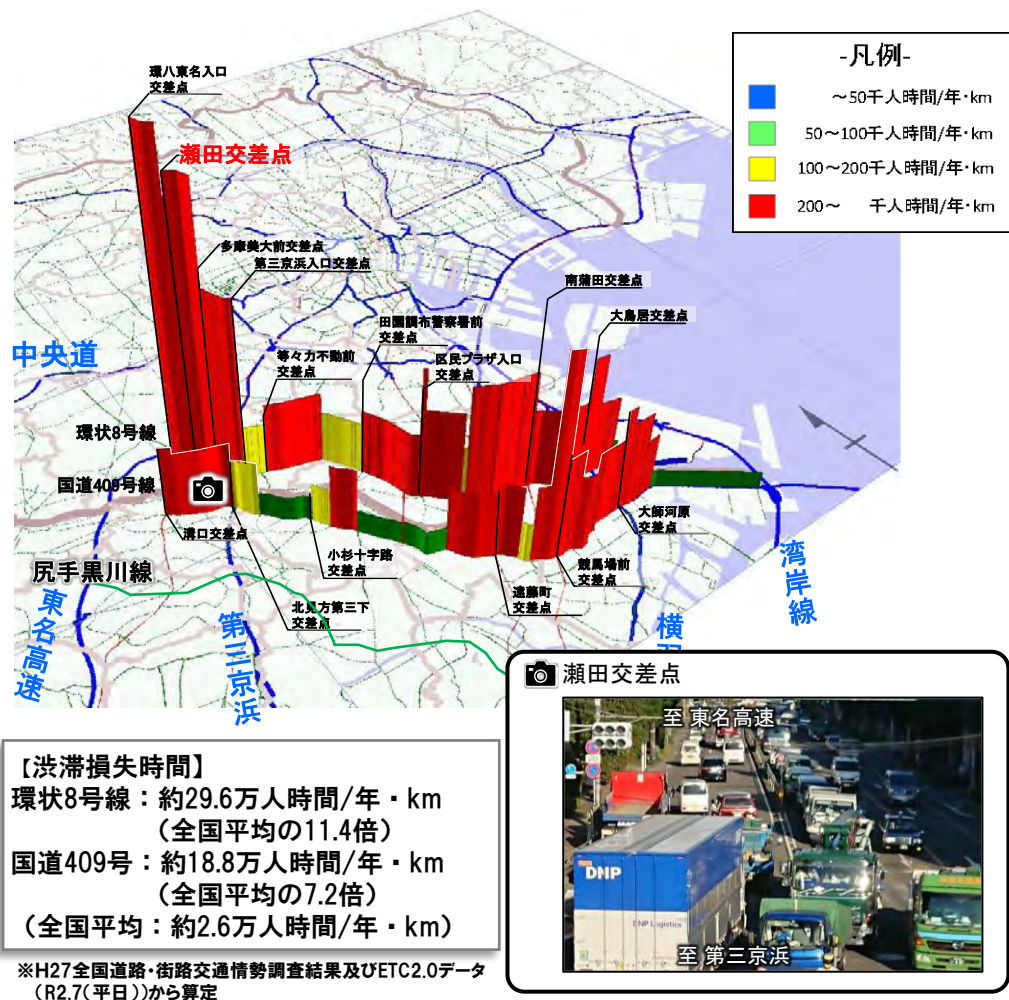


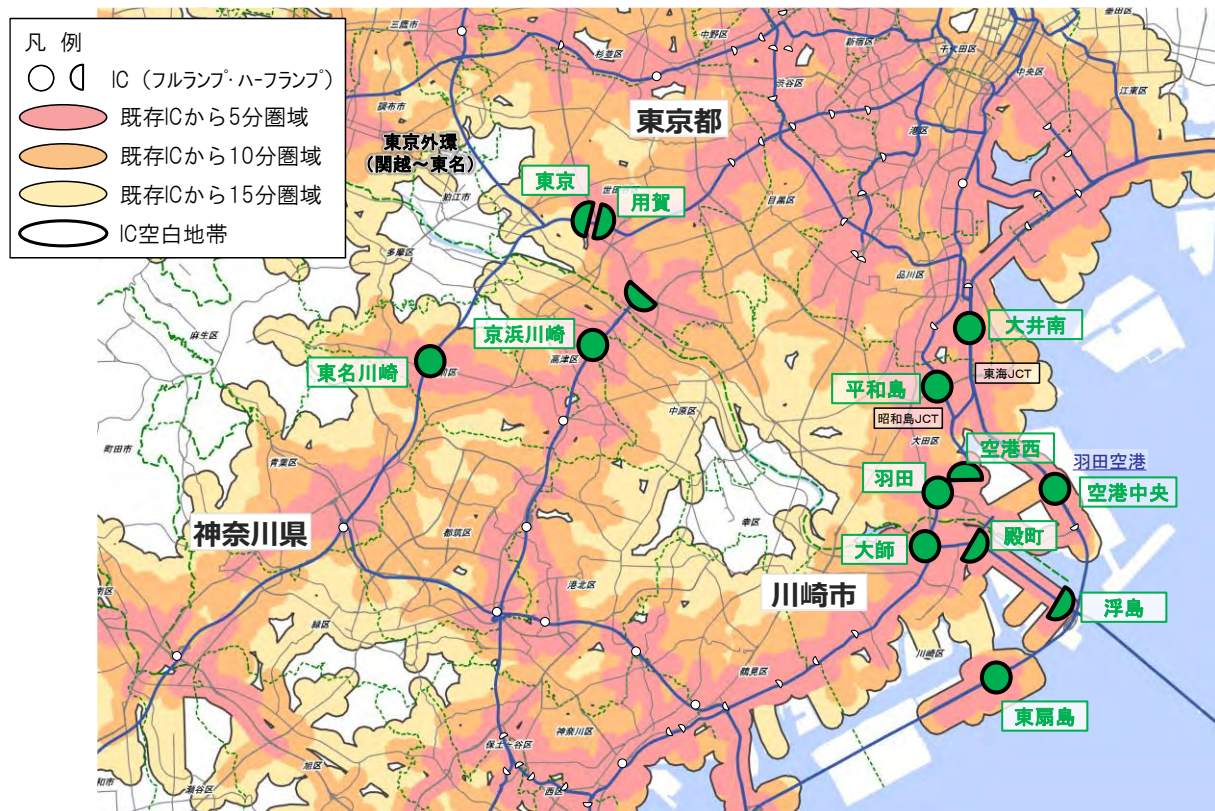
図 3-48 周辺道路(環状 8 号線・国道 409 号)の渋滞損失時間

3. 課題を踏まえた必要性の検討

- 東京南西部における高速道路へのアクセスは、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。

表 3-15 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 2-2	R2.7	- 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 ※ETC2.0 データのない路線は、10km/h と想定 ※特殊用途用 GPS 発話型車載器以外のデータを対象



※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

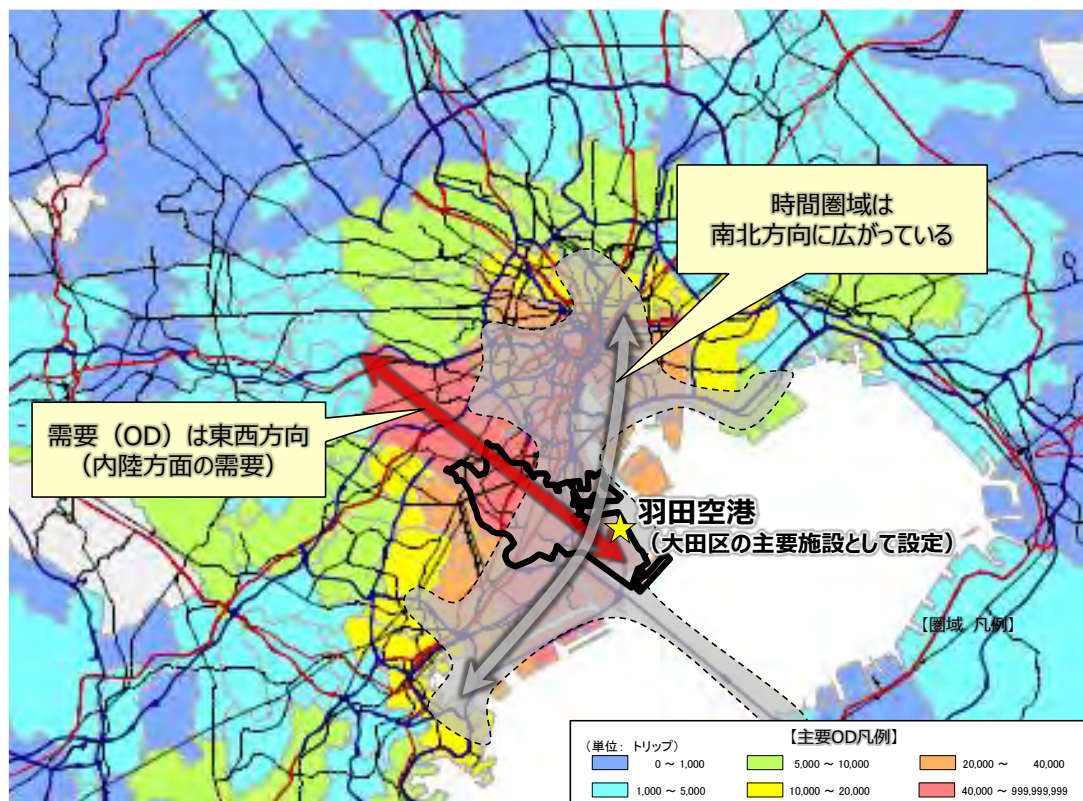
図 3-49 IC アクセス圏域(再掲)

3. 課題を踏まえた必要性の検討

- 大田区発着交通（OD）は、隣接地域に加え、都心部・都区部西側など東西方向の結びつきが強い
- 大田区の主要施設である羽田空港からの時間圏域の広がり、東西方向のみの広がりである
- 需要（OD）と時間圏域にゆがみが発生しており、円滑な移動が阻害されている

表 3-16 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 2-2	R2.7	全日昼間 12 時間平均速度
第 6 回東京都市圏 パーソントリップ調査	分布交通量	H30	※主要 OD: 多摩区、川崎区 発着交通、圏域の起終 点: 多摩区役所、川崎港



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 3-50 移動実態(主要 OD・圏域の広がり)

2) 東京都南西部の各種計画

(7) 東京都「広域道路交通ビジョン」

- ・ 広域道路交通ビジョンにおいて、下記の点が謳われている。
- 三環状道路の整備を促進するとともに、ミッシングリンクの解消や広域的な交流・連携を促す路線について検討を進める。

(4) 大田区「交通政策基本計画」

- ・ 大田区では交通政策基本計画の中で、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備に向けた動向の把握に努め、必要に応じて協議、調整等を行う。」としている。

3) 市民・企業等のニーズ

- ・ 世田谷区「世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し） 世田谷区交通まちづくり行動計画」において、世田谷区の「日常生活での困りごと」を見ると、「道路が狭くて危険」や「車など交通が激しい」が1位の地域が多い。
- ・ 太田区「大田区の交通に関するアンケート調査結果（平成28年9月実施）」において、大田区の交通に関するアンケートでは「道路の整備」について重要・やや重要と回答する割合が比較的高い。
- ・ 東京商工会議所から東京都宛に重点要望として「外環道について東名高速以南の工期具体化・事業化」があげられている。

4) 東京南西部周辺における主な事業

東京南西部周辺では以下に示す路線で事業が行われている

表 3-17 東京南西部周辺における主な事業と期待される主な効果

路線	期待される主な効果
国道357号(東京湾岸道路)	湾岸(主に東西方向)のアクセス性向上等
羽田空港連絡道路(多摩川スカイブリッジ)	殿町地区⇄羽田地区のアクセス性向上等

5) まとめ

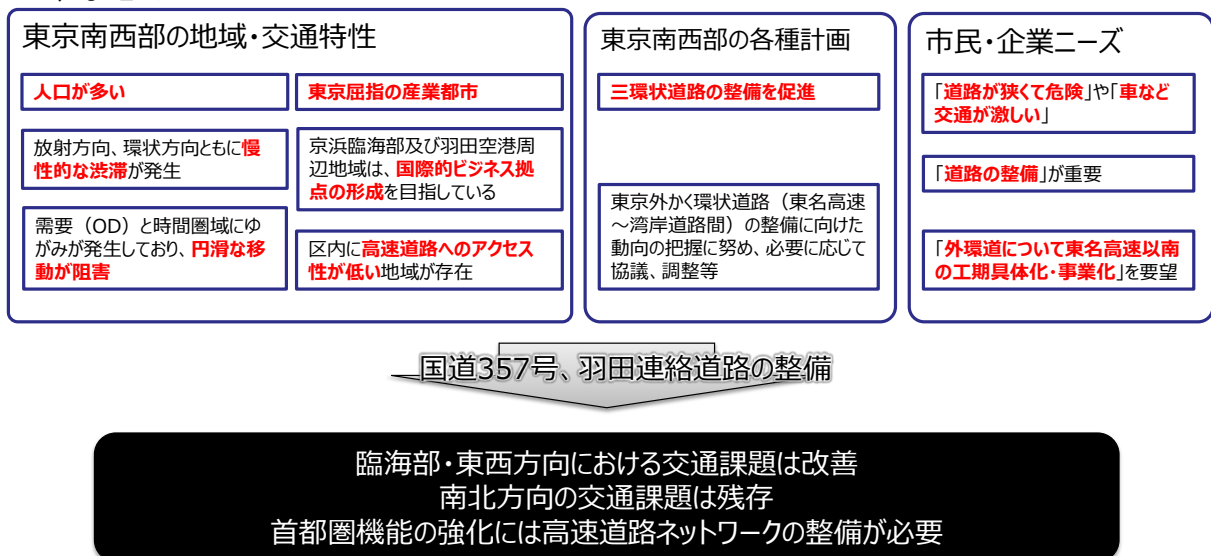


図 3-51 川崎市道路整備における現状と課題

3.1.4. 地域の現状・将来計画を踏まえた道路計画の必要性

(1) 地域の現状・将来計画の整理

2 章及び 3.1.1~3.1.3 において実施した、地域の現状・将来計画の整理結果を以下に示す。

1) 東京南西部地域の交通課題

2 章の整理を踏まえ、明らかとなった東京南西部の交通課題を整理する。

表 3-18 東京南西部地域の交通課題

No.	項目	課題
1	都心部の通行	臨海部～東名高速の交通の 9 割は首都高速を経由。
2	羽田空港アクセス	羽田空港からの 30 分圏域は川崎市では限定的である。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 割のカバーにとどまっている。
3	拠点間の主要時間	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 分である。
4	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全国平均の約 7～10 倍。
5	幹線道路の交通事故	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。
6	高速道路の利用状況	東京区部南西部や川崎市域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域が見られた。
7	歩行者の事故	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る。
8	子供の事故	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る。

2) コロナの交通情勢の概況

コロナ禍でも物流は盛況であり、コロナ後にはコロナ前から存在していた交通課題が消滅することなく再燃している状況が把握された。

表 3-19 コロナの交通情勢の概況

No.	項目	概況
1	東京南西部の交通状況	小型車はコロナ禍に大きく交通量が減少したが、大型車はコロナ禍においても、交通量に大きな変化は見られず。 1 回目の緊急事態宣言時には交通量が大きく減少し、旅行速度が向上したが、令和 2 年 9 月以降はコロナ前と同程度まで回復。
2	コロナ前後の交通流態	東名高速を走行する自動車のうち、環八の利用割合はコロナ前後で大きな変化なし。
3	コロナ前後の渋滞状況	環八通り、国道 409 号ともにコロナ禍とコロナ後では区間全体としての渋滞損失時間に大きな変化はみられない。
4	貿易量の変化	日本の貿易額は、輸出入ともに合計額が前年同月額を下回る状況が続いていたが、輸出額は前年同月額程度まで回復。
5	人流・物流の変化(航空)	旅客数は国内線、国際線ともに回復傾向ではあるものの、2020 年 12 月は前年同月と比較し 5 割程度減少、航空貨物は 2020 年 12 月に前年同月と同程度まで回復。
6	交通産業への影響(物流)	宅配便については、通販需要等の拡大により、取扱量の増加傾向がみられた。国際物流については、各国の生産活動、消費の減少に伴い貿易貨物が大幅に減少。
7	コロナ禍の交通情勢概況	コロナ以前から発現していた交通課題についてはコロナ後も再燃している。物流効率化や経済活性化等がより大きな課題。

3) ポストコロナにおける政策方針

キーワードとして以下が挙げられる。

- ・多核連携、分散型国づくり
- ・都市間連絡性の強化
- ・人や地域間の連携を促進し面的な対流を創出
- ・機能向上と拠点へのアクセス向上
- ・観光・インバウンドの再生
- ・災害時のリダンダンシー確保
- ・安全・安心・快適な道路空間の創出

4) 将来計画の収集・整理

整理対象とした上位計画から、広域交通ネットワークに期待される機能・役割に関する記述を抽出、類似の記述を統合した結果、14の機能・役割が期待されていることを把握した。それらは、「利便性強化・効率化」、「拠点機能強化」、「産業振興」、「物流支援」、「防災」、「医療支援」、「環境改善」、「都市と農村の交流」の8分類に分類されることを把握。

表 3-20 広域交通ネットワークに望まれる機能

分類 No.	分類	広域交通ネットワークに望まれる機能・役割
1	利便性強化・ 効率化	①日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保
		②経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成
2	拠点機能強化	③拠点間やマルチモーダル間の直結(高速道路ICと物流施設の連結等)
		④空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化
3	産業振興	⑤人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与
		⑥ヒト、モノ、カネ、情報等呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出
4	物流支援	⑦物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化
		⑧トラックの大型化への対応
5	防災	⑨災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保
		⑩自然災害に備えたりダンダンシー(迂回機能)の確保
		⑪浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保
6	医療支援	⑫第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築
7	環境改善	⑬CO2等排出量削減、沿道環境改善
8	都市と農村の 交流	⑭ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与

5) 川崎市の抱える課題の整理

臨海部・東西方向における交通課題は改善しつつあるが、南北方向の交通課題は残存しており、それらを解決するべく各種計画が策定されていることを確認した。

(2) 広域交通ネットワークに望まれる機能の整理

将来計画での収集・整理を基礎に、コロナの交通情勢の概況等を踏まえ、広域交通ネットワークに望まれる機能を再整理した。

整理対象とした上位計画から、広域交通ネットワークに期待される機能・役割に関する記述を抽出、類似の記述を統合した結果、18の機能・役割が期待されていることを把握した。それらは、「利便性強化・効率化」、「拠点機能強化」、「産業振興」、「物流支援」、「防災」、「医療支援」、「環境改善」、「都市と農村の交流」の11分類に分類される。各役割は、広域道路ネットワークの整備によって達成されるものも多いことから、広域交通ネットワークの整備が上位計画の達成に向けて重要であると考えられる。

表 3-21 広域交通ネットワークに望まれる機能(再整理)

分類 No.	分類	広域交通ネットワークに望まれる機能・役割
1	国土形成	①多核連携、分散型国づくり
		②都市間連絡性の強化
2	利便性強化・ 効率化	③日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保
		④経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成
3	拠点機能強化	⑤拠点間やマルチモーダル間の直結(高速道路ICと物流施設の連結等)
		⑥空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化
4	産業振興	⑦人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与
		⑧ヒト、モノ、カネ、情報等を呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出
5	物流支援	⑨物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化
		⑩トラックの大型化への対応
6	防災	⑪災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保
		⑫自然災害に備えたりダンダンシー(迂回機能)の確保
		⑬浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保
7	観光	⑭観光・インバウンドの再生
8	医療支援	⑮第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築
9	交通安全	⑯安全・安心な道路空間の創出
10	環境改善	⑰CO2等排出量削減、沿道環境改善
11	都市と農村の 交流	⑱ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与

表 3-22 広域交通ネットワークに望まれる機能と各事業での対応可否

分類 No.	分類	広域交通ネットワークに望まれる機能・役割	道路事業		鉄道 事業	その 他事業
			広域道 路整備	道路 拡幅		
1	国土形成	①多核連携、分散型国づくり	○		○	
		②都市間連絡性の強化	○		○	
2	利便性 強化・ 効率化	③日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保	○	○	○	
		④経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	○			
3	拠点機能 強化	⑤拠点間やマルチモーダル間の直結(高速道路ICと物流施設の連結等)	○		○	
		⑥空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化	○	○		○
4	産業振興	⑦人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与	○			
		⑧ヒト、モノ、カネ、情報等と呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出	○		○	○
5	物流支援	⑨物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化	○			
		⑩トラックの大型化への対応	○	○		
6	防災	⑪災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保	○			
		⑫自然災害に備えたリダンダンシー(迂回機能)の確保	○			
		⑬浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保	○			
7	観光	⑭観光・インバウンドの再生	○		○	
8	医療支援	⑮第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築	○	○		
9	交通安全	⑯安全・安心な道路空間の創出	○	○		
10	環境改善	⑰CO2等排出量削減、沿道環境改善	○	○	○	
11	都市と農村の交流	⑱ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与	○		○	

○：当該事業によって「広域交通ネットワークに望まれる機能・役割」の達成が期待されるもの

3. 課題を踏まえた必要性の検討

さらに、表 3-23 に、広域交通ネットワークに望まれる機能・役割に対して、東名以南整備による貢献の程度を整理した。表 3-24 にはより東名以南整備により達成される事項をより具体的に整理した。

表 3-23 広域交通ネットワークに望まれる機能と広域道路整備による貢献の可能性①

分類 No.	分類	広域交通ネットワークに望まれる機能・役割	広域道路整備による貢献の程度
1	国土形成	①多核連携、分散型国づくり	○
		②都市間連絡性の強化	○
2	利便性強化・効率化	③日常の移動の利便性・快適性を確保	◎
		④経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	◎
3	拠点機能強化	⑤拠点間やマルチモーダル間の直結（高速道路 IC と物流施設の連結等）	△
		⑥空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化	◎
4	産業振興	⑦人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与	○
		⑧ヒト、モノ、カネ、情報等と呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出	○
5	物流支援	⑨物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化	◎
		⑩トラックの大型化への対応	○
6	防災	⑪災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保	◎
		⑫自然災害に備えたりダンダンシー（迂回機能）の確保	◎
		⑬浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保	○
7	観光	⑭観光・インバウンドの再生	○
8	医療支援	⑮第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築	◎
9	交通安全	⑯安全・安心な道路空間の創出	○
10	環境改善	⑰CO2 等排出量削減、沿道環境改善	○
11	都市と農村の交流	⑱ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与	△

◎：大いに貢献できる、○：貢献できる、△：貢献できる可能性がある

表 3-24 広域交通ネットワークに望まれる機能と広域道路整備による貢献の可能性

分類 No.	分類	東名以南整備による貢献
1	国土形成	○広域道路ネットワークが各都市を有機的に結ぶことにより、都市部からの企業移転や移住定住の促進等により、東京一極集中や地方都市圏の中心都市への機能集中の是正に貢献。 ○地域間の交流を促進し、地域の活性化・発展に貢献。
2	利便性 強化・ 効率化	◎広域道路を利用することにより、所要時間短縮や、所要時間の信頼性向上が見込まれる。 ◎特に、湾岸部から内陸部への移動や、東京都心部を東西に横断・通過する等において、多様な経路が選択可能。
3	拠点機能 強化	△(物流拠点等からの発意により実現の可能性有。) ◎空港・港湾から各地への利便性が向上。
4	産業振興	○国家戦略特区等の重要なエリアの交通利便性向上を通じて、日本の国際競争力を強化。 ○羽田空港や京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区などにおける取組を交通利便性向上の点で支援。
5	物流支援	◎広域道路沿線の物流拠点における広域道路ネットワークの利便性が向上。 ○広域道路が重要物流道路の役割を果たし、トラックの大型化に貢献。
6	防災	◎国土幹線道路ネットワークの一部を形成。 ◎特に、湾岸部から内陸部への移動や、東京都心部を東西に横断・通過する等において、迂回機能の確保に貢献。 ○災害時の緊急輸送道路として期待。
7	観光	○広域道路のネットワーク化を通じて周遊型観光を促進し、観光振興に貢献。
8	医療支援	◎搬送可能な第三次救急医療機関が増加し、救急搬送に貢献
9	交通安全	○一般道利用交通の一部が広域道路利用に転換することにより、一般道の利便性・快適性が向上。幹線道路への玉突き効果で生活道路の抜け道利用が減少し、周辺地域の安全性が向上。
10	環境改善	○一般道での走行から高速度での広域道路に転換することによる CO2 排出量削減や、地下方式での整備による地上部の環境改善に貢献。
11	都市と 農村の 交流	△(振興山村等への所要時間が短縮。)

◎：大いに貢献できる、○：貢献できる、△：貢献できる可能性がある

3.2. 対策案の立案

前項で整理したコロナ禍を踏まえた東京南西部地域の交通情勢や川崎市の課題、将来計画を踏まえた道路事業の必要性を基に、道路計画の対策案として表 3-25 に示す概略計画を整理した。

表 3-25 概略計画の項目と具体案

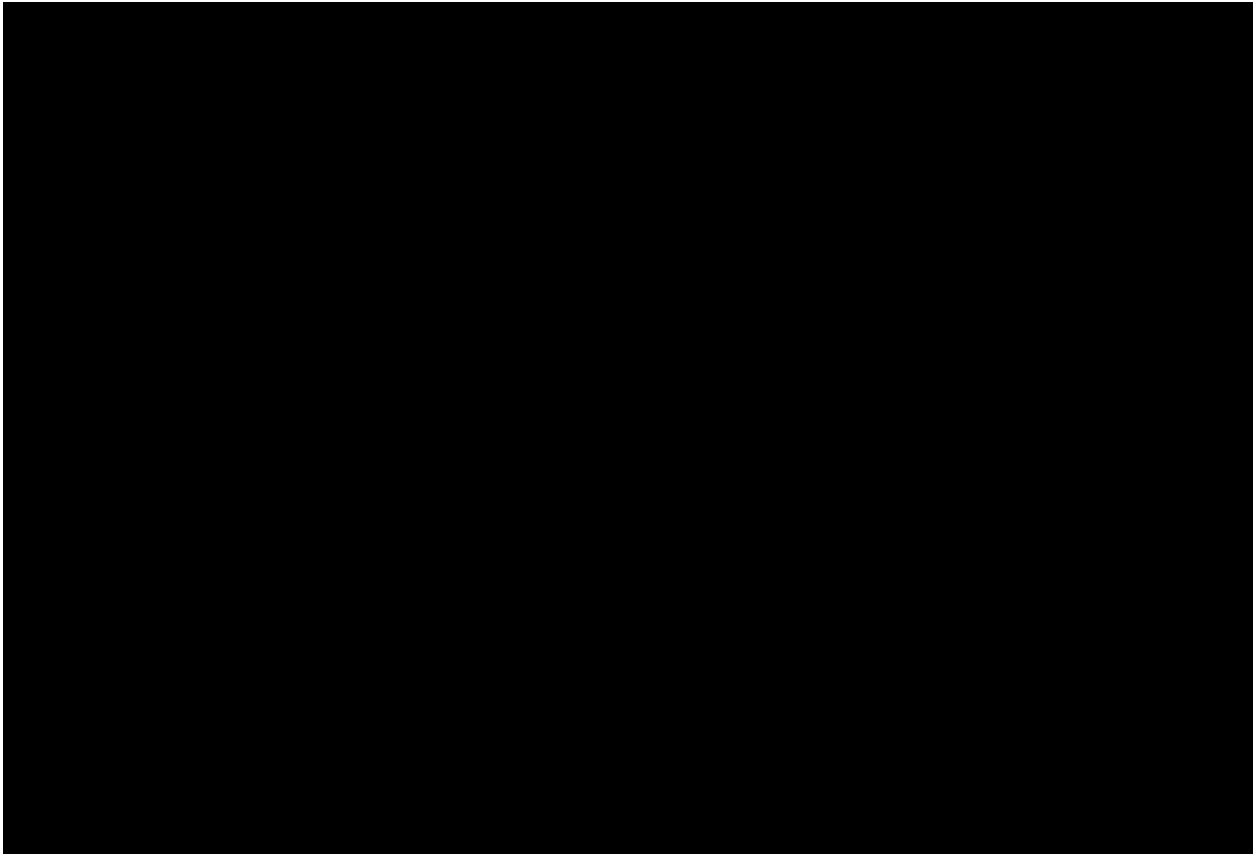
概略計画の項目	具体案
起終点	
計画諸元	
構想ルート帯	
主な連結する道路	
主たる構造	
その他	

さらに、第 5 回東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会において、下記の議論が行われたことを受け、本業務では表 3-26 の川崎側接続を対象に評価検討を行うこととする。

- ・「環状道路としての機能の発揮や事業の効率化という観点からも、川崎縦貫道路との一本化を前提とするべきではないか。」と共有。
- ・今後の進め方について「川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、整備効果や起終点、連結位置、費用負担の考え方などを、さらに検討することを確認」。

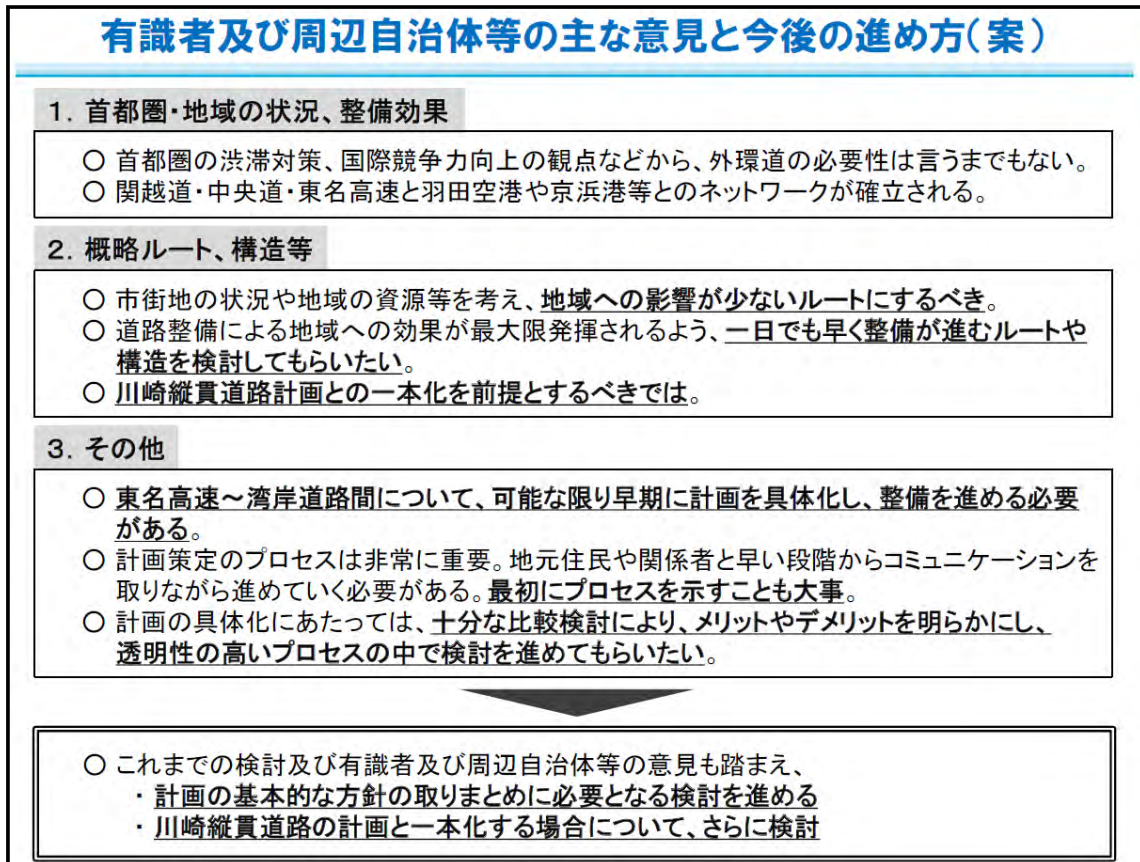
表 3-26 交通対策案

比較案	
湾岸道路への 接続位置	
川崎縦貫道路 計画との関係	
第三京浜との 接続位置	
中間 IC	



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 3-52 評価項目検討路線



出典：東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）第5回計画検討協議会資料（国土交通省）

図 3-53 主な意見と今後の進め方