

第5章 説明資料の作成

章 内 目 次

5. 説明資料の作成.....	5-1
5.1. 各種会議資料案の作成.....	5-1
5.1.1. 整備効果説明資料①の作成.....	5-1
5.1.2. 整備効果説明資料②の作成.....	5-12
5.1.3. 整備効果説明資料③の作成.....	5-22
5.2. 関係者協議資料の作成.....	5-71
5.2.1. 関係協議資料①の作成.....	5-71
5.2.2. 関係協議資料②の作成.....	5-75
(1) 関係協議資料骨子案.....	5-75

5. 説明資料の作成

これまでの章で取りまとめた結果を踏まえ、整備効果を分かり易く説明するための資料作成を行った。

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

5.1. 各種会議資料案の作成

外環（東名～湾岸道路間）整備計画の具体化をはかるための場として想定される各種会議で、外環（東名～湾岸道路間）の整備効果を説明するための資料案を作成する。

5.1.1. 整備効果説明資料①の作成

作成した資料案を以下に示す。

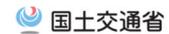
計画の基本的な方針の取りまとめに向けた検討



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

図 5-1 整備効果説明資料①案(1)

首都圏三環状道路の概要



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

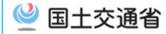


図 5-2 整備効果説明資料①案(2)

1

都心部の渋滞緩和

広域的視点

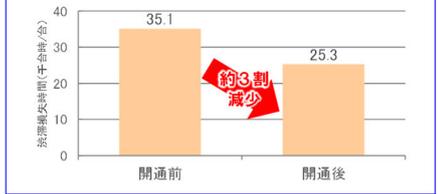


- 外環道千葉区間の開通等により、中央環状内側の首都高速(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少。
- 湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセスは、9割以上が首都高速を經由。東京外環(東名～湾岸)の整備により交通が転換し、東京都心部の渋滞緩和が期待。

■開通前後の経路と渋滞状況の変化

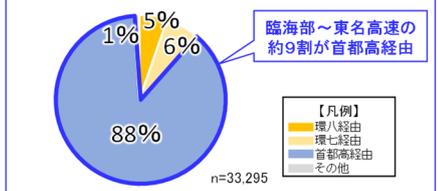


外環道千葉区間の開通等により、中央環状内側※の首都高速の渋滞損失時間が約3割減少



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

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

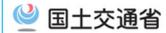


※ETC2.0プローブデータ(R2.9～11)から算定

図 5-3 整備効果説明資料①案(3)

羽田空港へのアクセス向上①

広域的視点



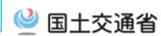
- 羽田空港の発着回数、輸出入貿易額、外国人訪問者数は年々増加傾向。
- 羽田空港から東名高速・中央道・関越道へのアクセスは、多くが首都高速を利用しており、東京外環(関越～湾岸)の整備により移動時間が短縮し、利便性が向上。



図 5-4 整備効果説明資料①案(4)

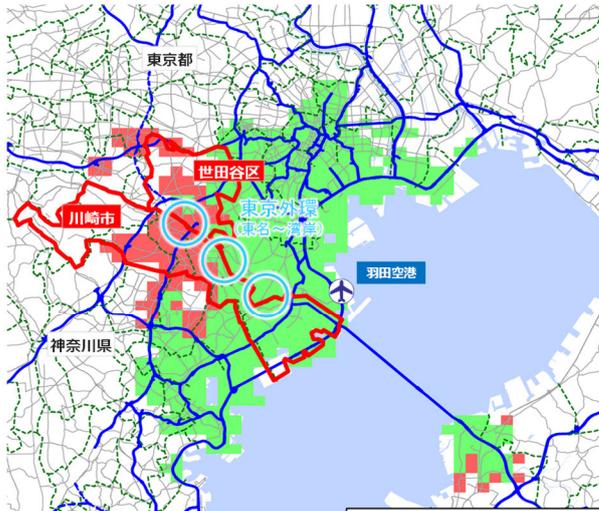
羽田空港へのアクセス向上②

広域的視点



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

■東京外環(関越～湾岸)整備による空港からの30分圏域の拡がり



■羽田空港30分圏域の拡がり

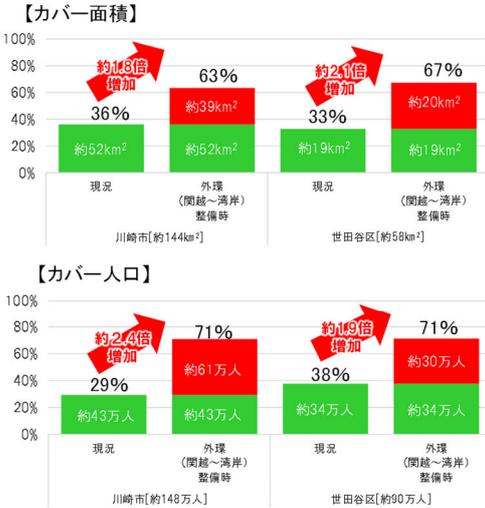
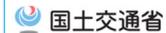


図 5-5 整備効果説明資料①案(5)

京浜港へのアクセス向上

広域的視点



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

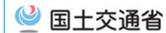
■京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



図 5-6 整備効果説明資料①案(6)

物流ネットワークの形成

広域的視点



- 外環道沿線に新規立地した物流施設は100件以上(H22年～R元年)
- 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。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備により、羽田空港や京浜港の立地する湾岸エリア等への利便性が向上し、大型物流施設等の新規立地や施設更新が活性化する。

■ 企業立地状況(H22以降)



外環道沿線に立地する物流施設の増加



出典：国土交通省「2014年度～2019年度 AERA、CBREオフィスジャーナル、カーゴニュース、月刊ロジスティクス」

圏央道沿線の工業地の地価の推移

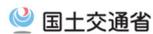


出典：国土交通省「2014年度～2019年度 AERA、CBREオフィスジャーナル、カーゴニュース、月刊ロジスティクス」

図 5-7 整備効果説明資料①案(7)

観光振興の促進

広域的視点



- 近年、外国人訪問者数やインバウンド消費が増加。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備により、羽田空港から世界遺産をはじめとする観光地へのアクセスが向上し、さらなる観光客の誘致や周遊の促進に期待。

■ 主要な観光スポット



外国人訪問者数の推移



【羽田空港の外国人入国者数の推移】



関東におけるインバウンド消費の推移



出典：「世界遺産」、「外国人に人気の日本の観光スポットランキング2020(トリップアドバイザー)」、東京外環(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

出典：国土交通省「外国人入国者数及びクルーズ船の寄港回数(2019年速報値)」、国土交通省「外国人入国者数及びクルーズ船の寄港回数(2019年速報値)」

図 5-8 整備効果説明資料①案(8)

災害時のリダンダンシー確保

広域的視点 国土交通省

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

■首都圏における防災・物資輸送拠点

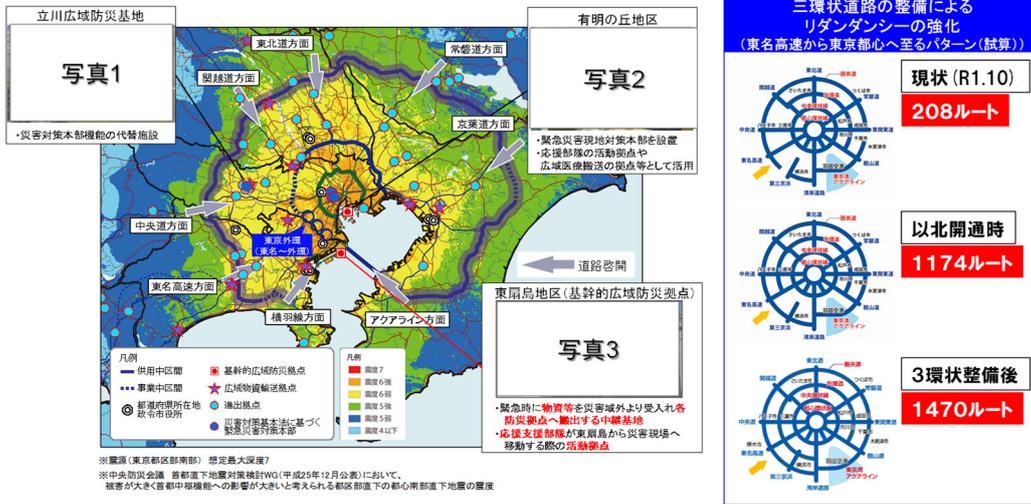


図 5-9 整備効果説明資料①案(9)

最近の道路交通に関する情勢

広域的視点 国土交通省

「新たな日常」の実現 ~ポストコロナ時代のくらしや経済を支える~

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

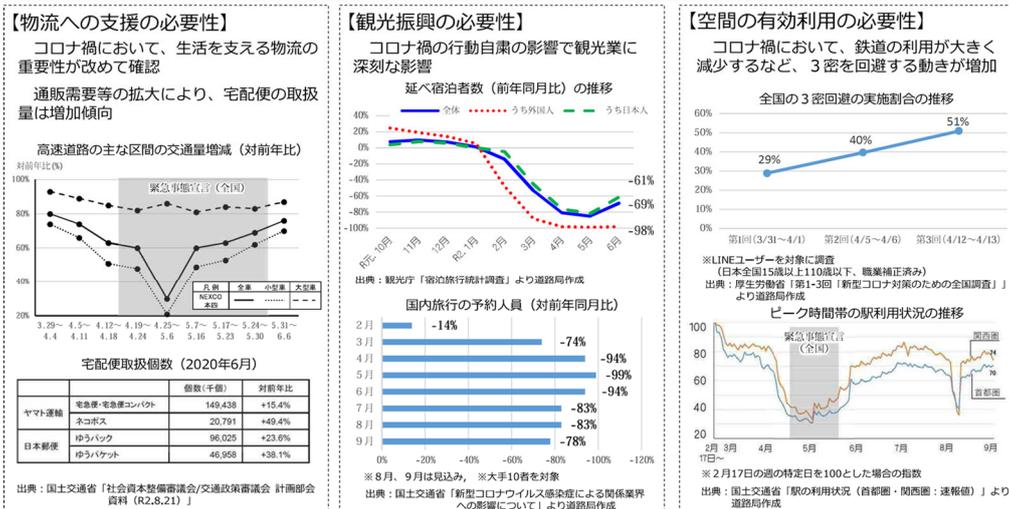


図 5-10 整備効果説明資料①案(10)

令和2年9月 令和3年度道路関係予算概算要求概要(抜粋)

首都圏三環状道路の概要

広域的視点 国土交通省

- 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・暗線を土台に、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。

■ 骨太の方針 (R3.6.18閣議決定)

経済財政運営と改革の基本方針2021 ~日本の未来を拓く4つの原動力~

日本を取り巻く環境変化

- 世界経済の変化：単なる景気回復に限らず、経済構造や競争環境に大きな影響を与える変化がダイナミックに発生
- カーボンニュートラル、デジタル化、国際的な取引関係、国際競争の新たな動き
- 国内の未来に向けた変化：これまで進められなかった課題を一気に進めるチャンス
- 柔軟な働き方やビジネスモデルの変化、環境問題への意識の向上、東京一極集中変化の押し

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

成長を生み出す4つの原動力の推進

グリーン社会の実現

- グリーン成長戦略による民間投資・イノベーションの喚起
- 脱炭素化に向けたエネルギー政策
- 成長に資するカーボンファイナンスの活用
- 質実なデジタル化の加速
- デジタル・ガバナンスの確立
- 民間部門におけるDXの加速
- デジタル人材育成、デジタル化の普及、サイバーセキュリティ

日本企業を元気にする活力ある地方創成

- 地方の新たな人財の確保、多核連携、分散型国づくり
- 活力ある中堅・中小企業・小規模事業者の顕著な成長
- 観光・インバウンド、農林水産業、スポーツ文化振興
- 多様な働き方、働き手と雇い主の共生
- 結婚・出産の希望を叶え子育てしやすい社会の実現
- 未来を担う子供の安心・確実な環境づくり・児童虐待対策

4つの原動力を支える基盤づくり

- 国の関与、イノベーション、若者、セーフティネット、高齢者、働き方改革、リカレント教育、経済安全保障、経済連携、対日投資
- 外国人材、外交・安全保障、安全で安心な暮らし

■ 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
 - 予防安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
- 日本、そして世界の成長を支える関東へ
首都圏道路ネットワークとそこから全国に広がる環状・放射道路網
~3環状9放射は新たなステージへ~



資料：内閣府「経済財政運営と改革の基本方針2021」に加筆

資料：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 5-11 整備効果説明資料①案(11)

首都圏三環状道路におけるミッシングリンクの状況

広域的視点 国土交通省

- 首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和による物流の効率化や、首都機能の強化、災害時における緊急輸送道路の確保の観点から、重要な役割を果たす道路。
- 東京外環(東名高速~湾岸道路)を除く全ての区間で既開通または事業中。



図 5-12 整備効果説明資料①案(12)

周辺道路の状況(渋滞緩和)

地域的視点 国土交通省

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

■周辺道路(環状8号線・国道409号)の渋滞損失時間

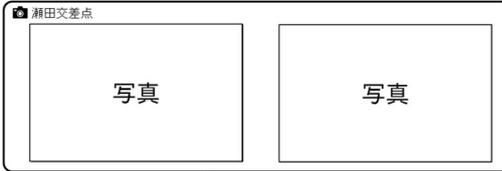
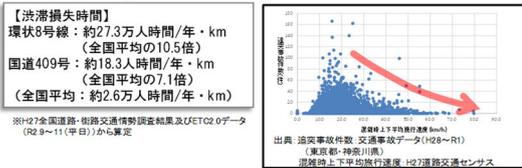
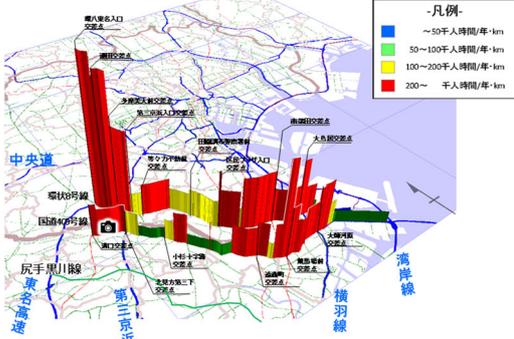


図 5-13 整備効果説明資料①案(13)

12

周辺道路の状況(交通事故の減少)

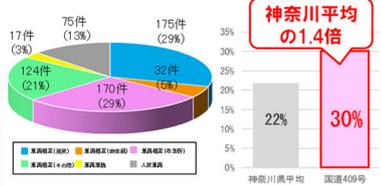
地域的視点 国土交通省

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

■環状8号線、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



■国道409号の事故類型



■大型車の転換想定割合

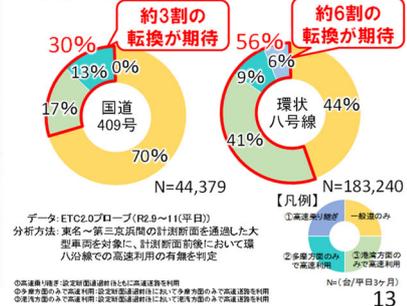
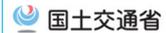


図 5-14 整備効果説明資料①案(14)

13

周辺道路の状況(高速道路へのアクセス)

地域的視点



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

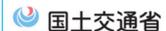


14

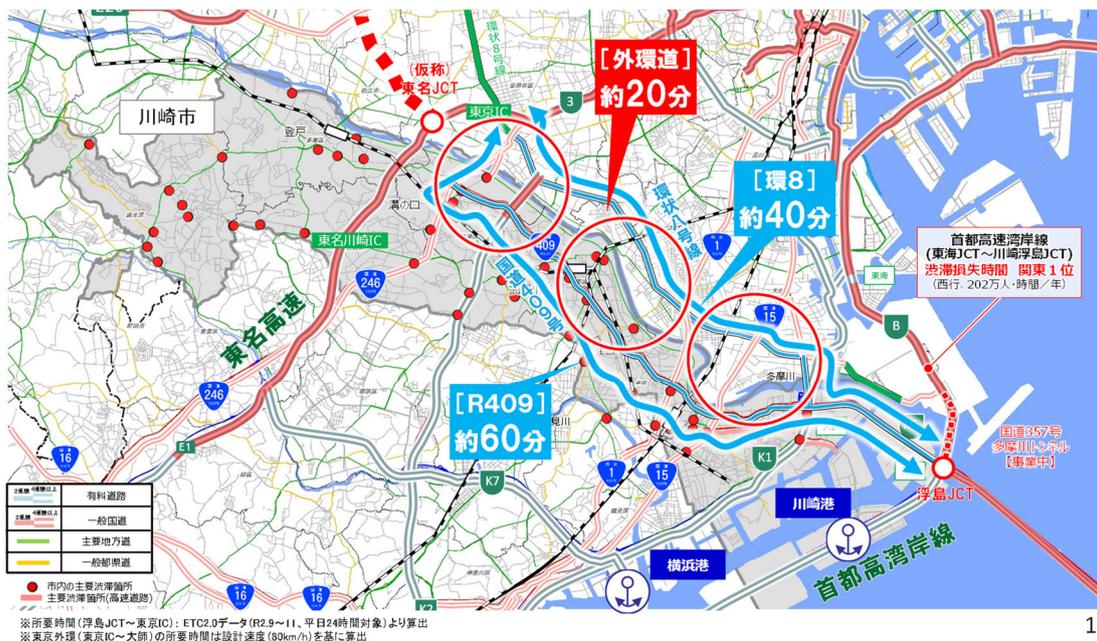
図 5-15 整備効果説明資料①案(15)

周辺道路の状況(所要時間の短縮)

地域的視点



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



15

図 5-16 整備効果説明資料①案(16)

国際競争力の向上・沿線まちづくり

地域的視点 国土交通省

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



図 5-17 整備効果説明資料①案(17)

高速道路の標準車線数

国土交通省

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

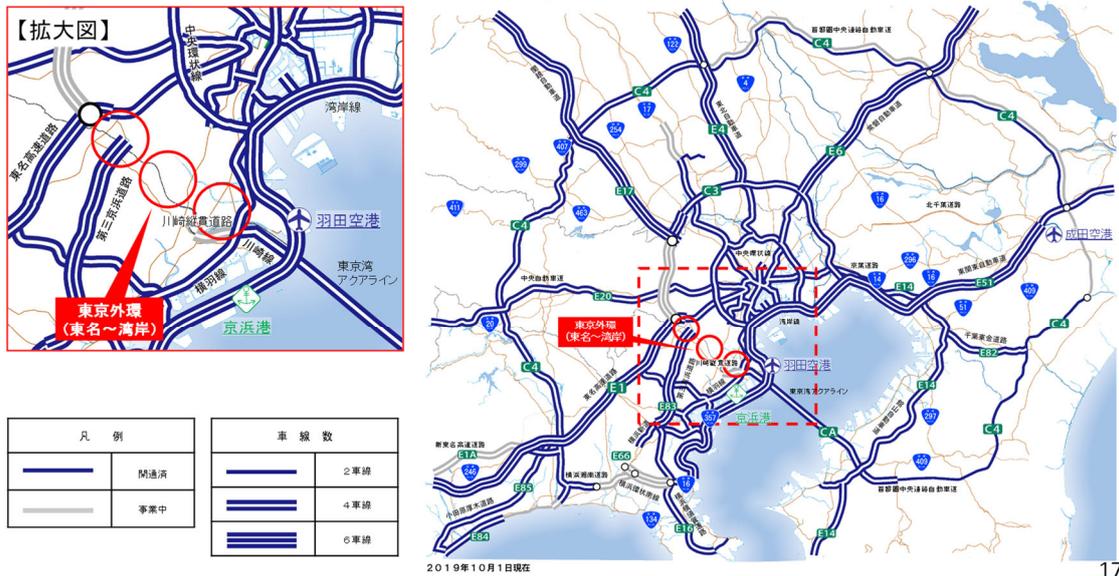
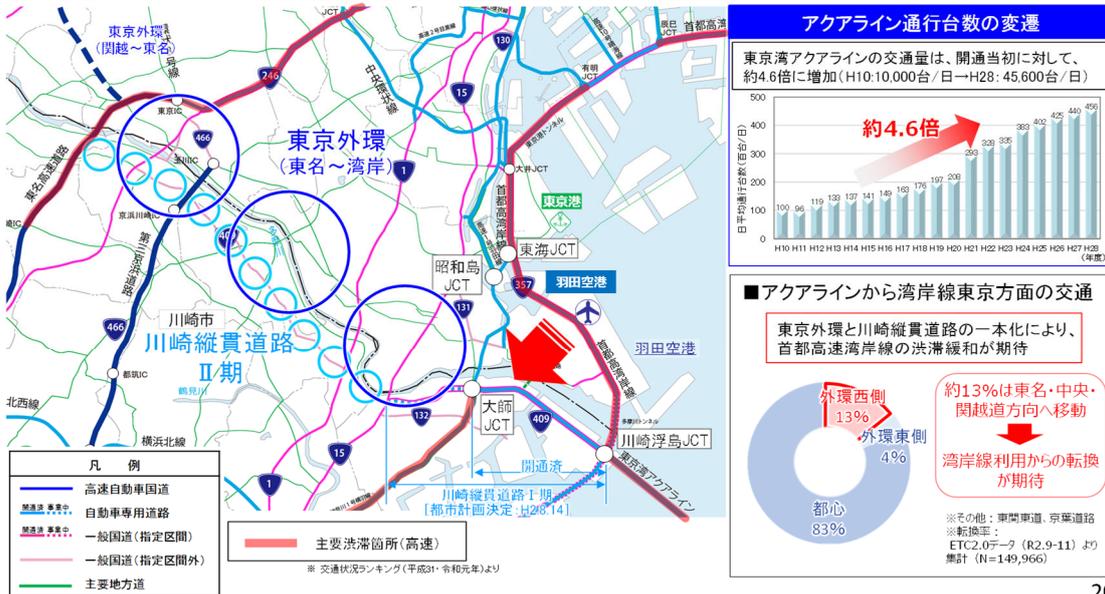


図 5-18 整備効果説明資料①案(18)

東京外かく環状道路と湾岸道路との接続位置(東京湾アクアラインとの接続) 国土交通省

有識者及び周辺自治体等の主な意見

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



20

図 5-19 整備効果説明資料①案(19)

5.1.2. 整備効果説明資料②の作成

作成した資料案を以下に示す。

参考○(○)-○

● 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の整備効果

首都圏直下型地震への備え

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

■ 首都圏における防災・物資輸送拠点



※震源(東京都区部南部) 想定最大深度7
 ※経済的被害総定額:約95兆円(建物等の直接被害:約47兆円、生産・サービス低下の被害:約48兆円)
 ※中央防災会議 首都直下地震対策検討WG(平成25年12月公表)において、被害が大きく首都中枢機能への影響が大きいと考えられる都区部直下の都心南部直下地震の震度



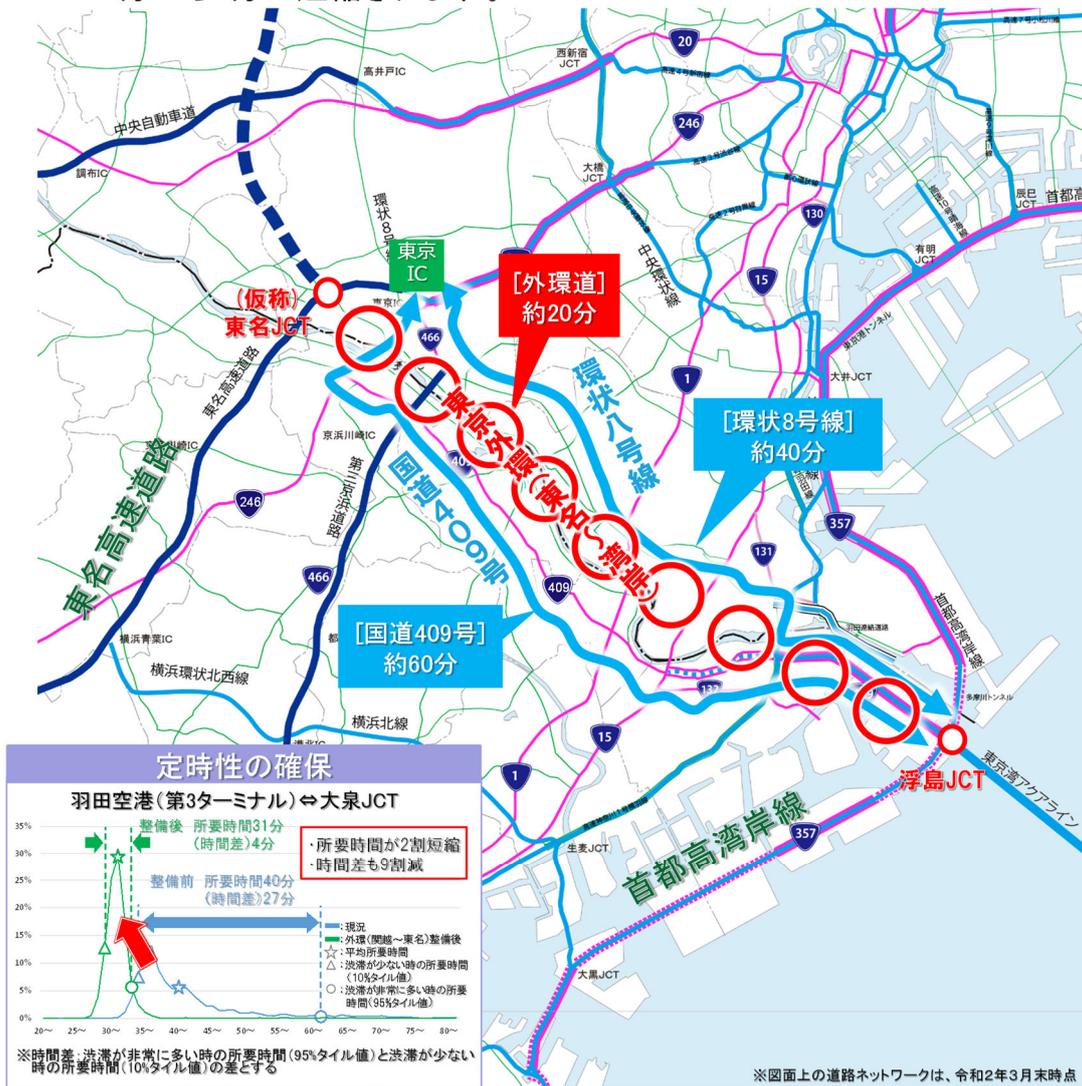
図 5-20 整備効果説明資料②案(1)

参考○(○)-○

● 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の整備効果

時間の短縮／定時性の向上

- ・外環が整備されると、環状8号線経由で約40分、国道409号経由で約60分かかっていた、東名高速～湾岸道路間が約20分で接続され、大幅な時間短縮が可能になります。
- ・また、時間信頼性も向上し、大泉JCT～羽田空港では移動時間のばらつきが27分から4分に短縮されます。



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

図 5-21 整備効果説明資料②案(2)

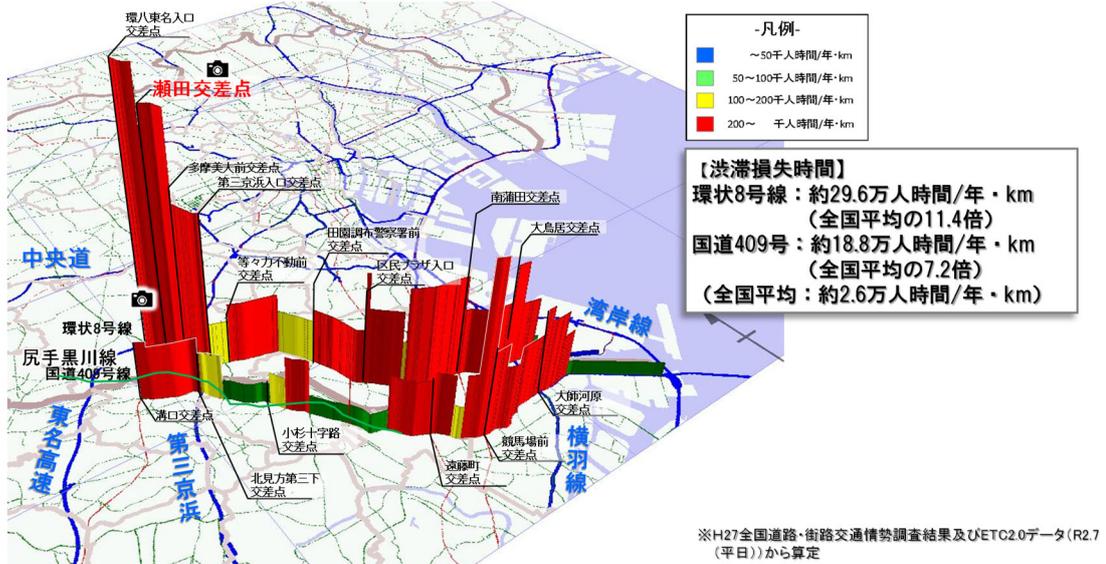
参考○(○)-○

● 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の整備効果

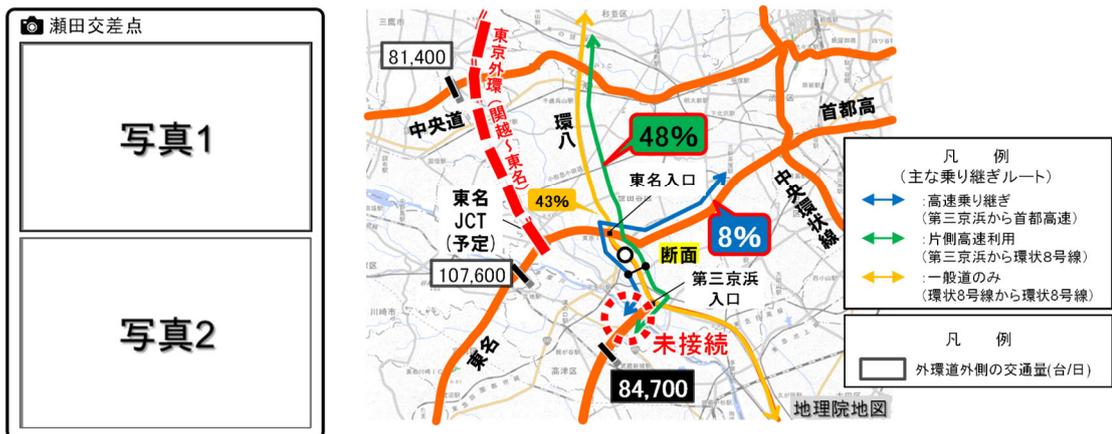
周辺道路の渋滞緩和

- ・環状8号線(東名入口～第三京浜入口)では、約○割にのぼる高速道路の乗り継ぎ交通により、慢性的な渋滞が発生しています。
- ・外環の整備により、高速道路の乗り継ぎ交通の転換が期待されます。

■ 周辺道路(環状8号線・国道409号)の渋滞損失時間



■ 環状8号線(東名入口～第三京浜入口)における利用状況



※ETC2.0データ(R2.7(平日))により観測される車両の経路から高速道路利用状況を判定

図 5-22 整備効果説明資料②案(3)

参考○(○)-○

● 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の整備効果

生活道路の安全性の向上

- ・環状8号線に並行する生活道路の交通事故の発生率は、4.8件/km・年（これは都内市町村道の約8倍に匹敵）に上ります。
- ・外環が整備されると、生活道路では通り抜け自動車が減少し、安全性の向上が期待できます。



図 5-23 整備効果説明資料②案(4)

参考○(○)-○

● 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の整備効果

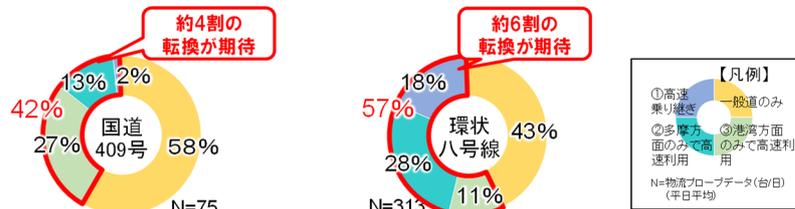
周辺道路の安全性の向上

- ・環状8号線・国道409号において、死傷事故率が300件/億台キロ以上の箇所が多く存在しています。(東京都平均:62.2件/億台キロ、神奈川県内平均:61.7件/億台キロ)
- ・外環の整備により環状8号線・国道409号で大型車の転換等がなされ、交通事故の減少などにより生活環境の改善が期待されます。

■ 環状8号線、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



■ 大型車の転換想定割合



資料:物流プローブ(H30.9(平日)) H27全国道路・街路交通情勢調査結果
 分析方法:計測断面を通過した車両を対象に、計測断面前後において関東近郊(1次メッシュ5339)での高速利用の有無を判定

① 高速乗り継ぎ:設定断面通過前後ともに高速道路を利用
 ② 多摩方面のみで高速利用:設定断面通過前後において多摩方面のみで高速道路を利用
 ③ 港湾方面のみで高速利用:設定断面通過前後において港湾方面のみで高速道路を利用

図 5-24 整備効果説明資料②案(5)

参考○(○)-○

● 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の整備効果

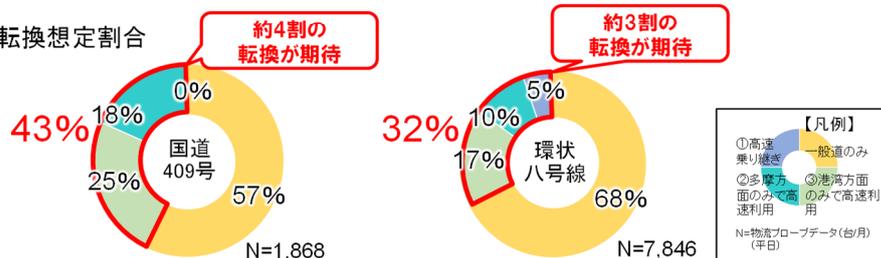
周辺道路の安全性の向上

- ・環状8号線・国道409号において、死傷事故率が300件/億台キロ以上の箇所が多く存在しています。(東京都平均:63.1件/億台キロ、神奈川県内平均:57.4件/億台キロ)
- ・外環の整備により環状8号線・国道409号で大型車の転換等がなされ、交通事故の減少などにより生活環境の改善が期待されます。

■ 環状8号線、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



■ 大型車の転換想定割合



資料:物流プローブ(R2.7(平日)) H27全国道路・街路交通情勢調査結果

分析方法:計測断面を通過した車両を対象に、計測断面前後において関東近郊(1次メッシュ5339)での高速利用の有無を判定

①高速乗り継ぎ:設定断面通過前後ともに高速道路を利用

②多摩方面のみで高速利用:設定断面通過前後において多摩方面のみで高速道路を利用

③港湾方面のみで高速利用:設定断面通過前後において港湾方面のみで高速道路を利用

図 5-25 整備効果説明資料②案(6)

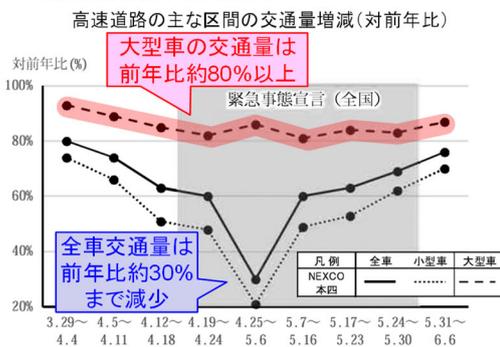
参考○(○)-○

● 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の整備効果

ポストコロナ社会における広域道路ネットワークの必要性

- ・コロナ感染防止による緊急事態宣言により、首都圏の交通量は一時前年比約30%まで減少したが、大型車の交通量は前年比約80%にとどまっています。
- ・また通販需要等の拡大により、宅配便の取扱量は増加傾向にあります。
- ・外環等のネットワーク整備により、生活を支える物流の機能強化が期待されます。

■ 物流支援の必要性



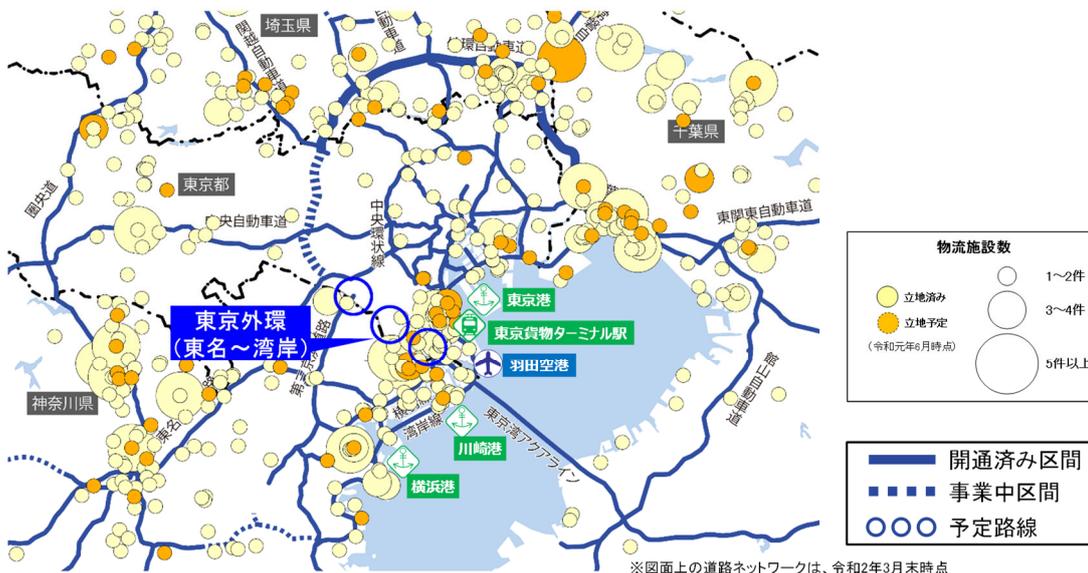
宅配便取扱個数(R2.6)

宅配便取扱個数は約15～40%増加

		個数(千個)	対前年比
ヤマト運輸	宅急便・宅急便コンパクト	149,438	+15.4%
	ネコポス	20,791	+49.4%
日本郵便	ゆうパック	96,025	+23.6%
	ゆうパケット	46,958	+38.1%

出典：国土交通省「社会資本整備審議会/交通政策審議会 計画部会 資料(R2.8.21)」

■ 物流施設立地状況(H22以降)



出典：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(情報はR元年6月時点)

- ・ R元年6月時点で立地済・立地予定を区分
- ・ 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

図 5-26 整備効果説明資料②案(7)

参考〇(〇)-〇

● 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の整備効果

多機能インフラプロジェクトとの連携

- ・多機能インフラプロジェクト検討会では、道路、河川、まちづくりの複合的な観点を早期から取り込んで進めることにより、インフラの効率的な整備・活用を実現し、相乗的な効果や新たな価値の創造を検討しています。

■多機能インフラプロジェクトについて(淀川左岸線の例)

堤防と道路の一体構造



堤防と道路構造物の一体構造物として整備し、トンネル上部空間には歩行者専用道を設置

■外環と多摩川の位置関係

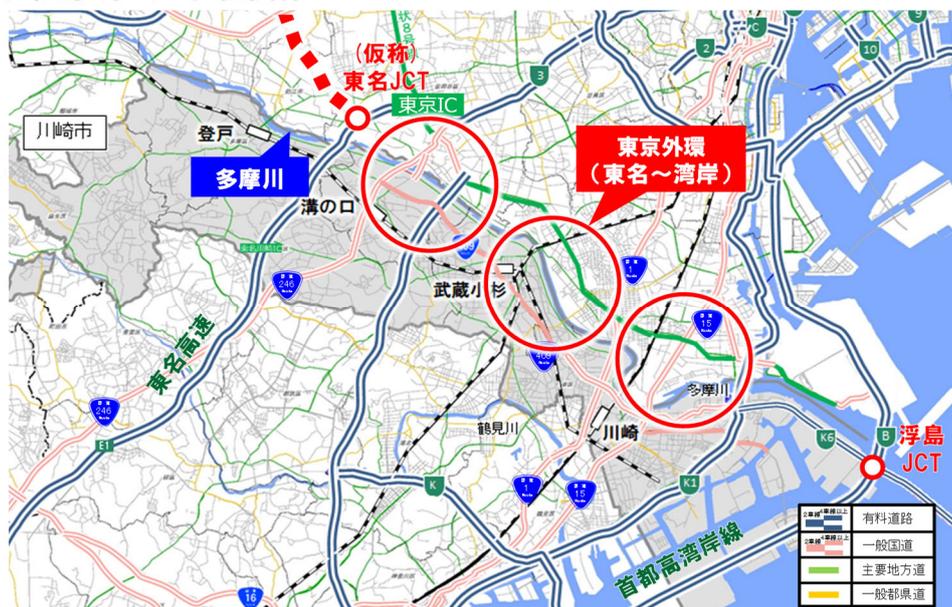


図 5-27 整備効果説明資料②案(8)

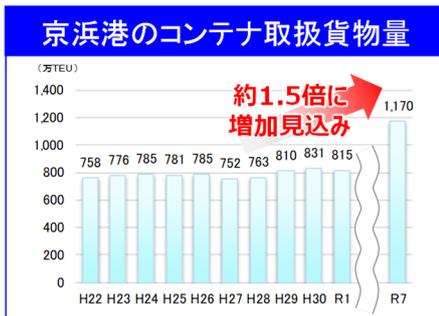
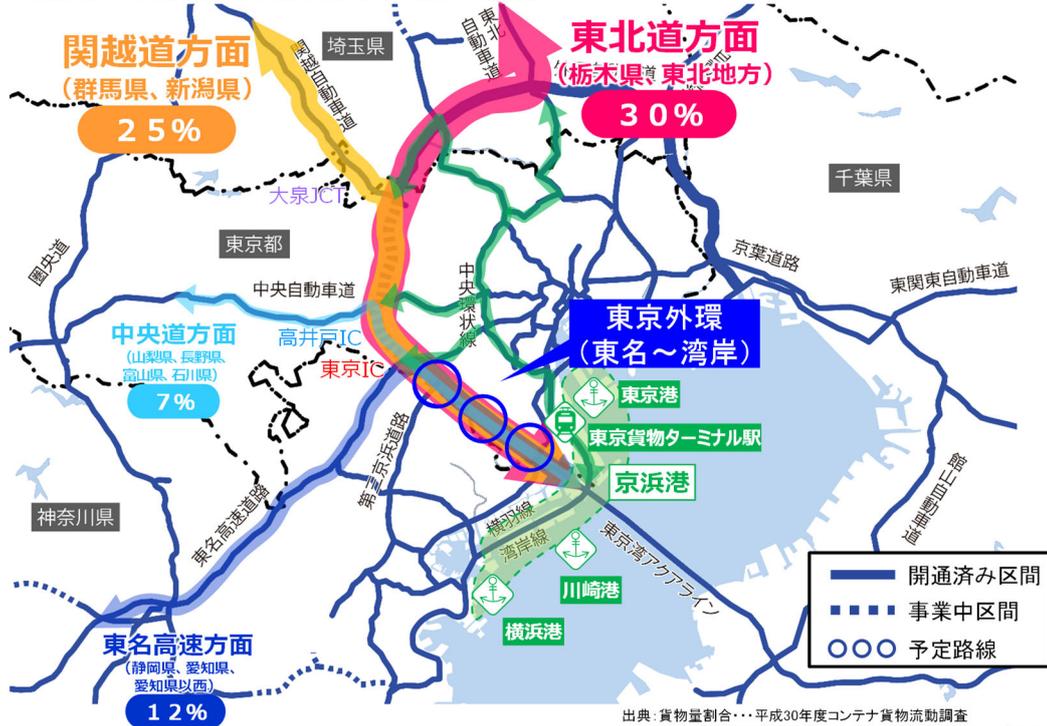
参考○(○)-○

● 東京外かく環状道路(東名～湾岸)の整備効果

京浜港へのアクセス向上

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

■ 京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



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



出典：普通貿易統計(税関別・その他)(財務省)

図 5-28 整備効果説明資料②案(9)

5.1.3. 整備効果説明資料③の作成

作成した資料案を以下に示す。

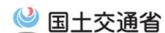
これまでの経緯・本会の趣旨



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

図 5-29 整備効果説明資料③案(1)

これまでの経緯・本会の趣旨



◆ 計画検討協議会の開催状況

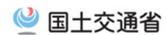
平成28年2月10日	外環道の東名高速～湾岸道路間の計画の具体化に向けた協議会を設立
平成29年7月26日	東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会(第2回)
平成29年12月22日	東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会(第3回)
平成30年5月16日	東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会(第4回)
令和1年6月26日	東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会(第5回)

◆ 計画検討協議会(第5回)の開催結果概要

1. 有識者及び周辺自治体等の意見聴取結果について
 - 事務局より、有識者及び周辺自治体等の意見聴取結果について報告がなされ、計画の具体化にあたっての主な意見として、以下を共有した。
 - ・ 東名高速～湾岸道路間については、首都圏の渋滞対策や羽田空港、京浜港へのアクセス強化などの観点から、**早期整備の必要性が高く、速やかに計画を具体化するべき。**
 - ・ 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。**
 - ・ 計画の具体化にあたっては、その進め方やメリット・デメリットを示し、地域とのコミュニケーションを行いながら、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてほしい。
 - ・ 地域への影響が小さくなるよう配慮するべき。
2. 今後の進め方について
 - これまでの検討及び意見聴取結果も踏まえ、**計画の基本的な方針の取りまとめに必要となる検討を進めることを確認した。**また、**川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、整備効果や起終点、連結位置、費用負担の考え方などを、さらに検討することを確認した。**
 - これらの検討を基に、**次回の協議会において、計画の基本的な方針の取りまとめに向けて意見交換することを確認した。**

図 5-30 整備効果説明資料③案(2)

これまでの経緯・本会の趣旨



◆ 前回協議会から現在に至るまでの社会状況・交通状況の変化

○ 道路ネットワークの変化

	開通日
横浜北西線(横浜北線～東名高速)	2020年3月22日(日)

○ 新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の感染拡大

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

◆ 本会の趣旨

○ 第5回協議会開催以降、上記のような社会状況、交通状況の変化があったことを踏まえ、第6回協議会開催に向けて、横浜北西線開通後・コロナ禍における東京南西部地域の交通状況を確認し、改めて東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路)の必要性等を共有すること

2

図 5-31 整備効果説明資料③案(3)

横浜北西線開通後・コロナ禍における 交通・社会情勢

1. 横浜北西線開通に伴う交通情勢概況・・・・・・・・・・P1
 2. コロナ禍の交通・社会情勢概況・・・・・・・・・・P2
 3. コロナ禍の交通情勢概況【交通関連データ】・・P3
 4. コロナ禍の社会情勢概況【統計関連データ】・・P13
- 【参考】バックデータ集・・・・・・・・・・P18



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

図 5-32 整備効果説明資料③案(4)

1. 横浜北西線開通に伴う交通情勢概況

○横浜環状北西線が令和2年3月22日に開通し、既に開通済の横浜環状北線と一体となり、東名高速道路と横浜都心・湾岸エリアとの連携が強化された。
 ○横浜環状北西線開通により、並行する保土ヶ谷バイパスや東名高速などで旅行速度向上などの変化が見られるものの、**東京南部地域の交通状況に大きな変化は見られない。**

■自動車専用道路の概況

- <旅行速度>
- 平日は、朝ピーク時に**保土ヶ谷バイパス、湾岸線、東名高速で速度向上**。夕ピーク時に**保土ヶ谷バイパスで速度向上**。
- 休日、朝ピーク・夕ピークともに**保土ヶ谷バイパスで速度向上**。
- <交通流動>
- 保土ヶ谷バイパス利用が**約4%**、東名高速（横浜青葉以東）利用が**約2%減少**。
- 環八の利用割合は**大きな変化なし**。

■一般道路の概況

- <旅行速度>
- 平日の朝ピーク時、夕ピーク時ともに、環八通り、国道409号で**全体的に大きな変化なし**。
- <OD>
- 平日の環八通り、国道409号で**全体的に大きな変化なし**。

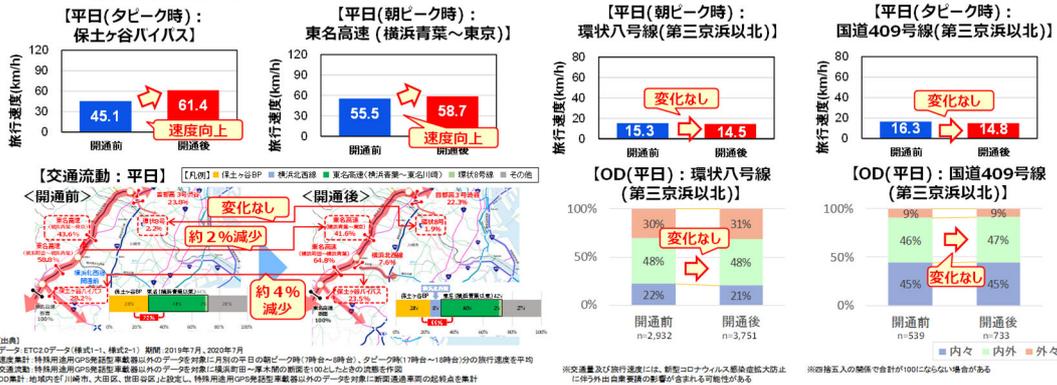
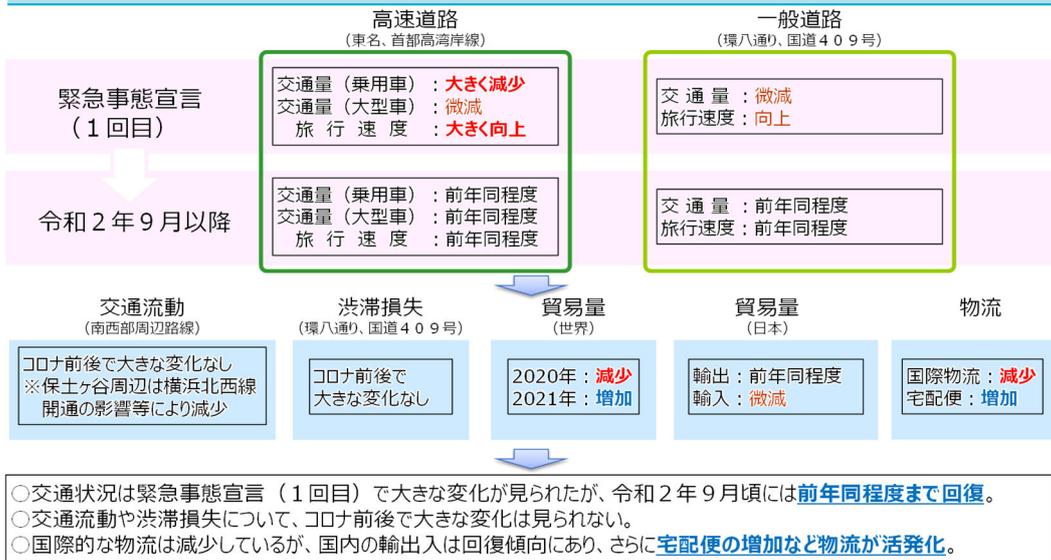


図 5-33 整備効果説明資料③案(5)

2. コロナ禍の交通・社会情勢概況



○コロナ以前から発現していた交通課題は再燃
 ○物流効率化や経済活性化等がより重要な課題

図 5-34 整備効果説明資料③案(6)

3. コロナ禍の交通情勢概況 【交通関連データ】

図 5-35 整備効果説明資料③案(交通関連データ)

3. コロナ禍の交通情勢概況(東京外環沿線の交通状況(概況))

国土交通省

- 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。

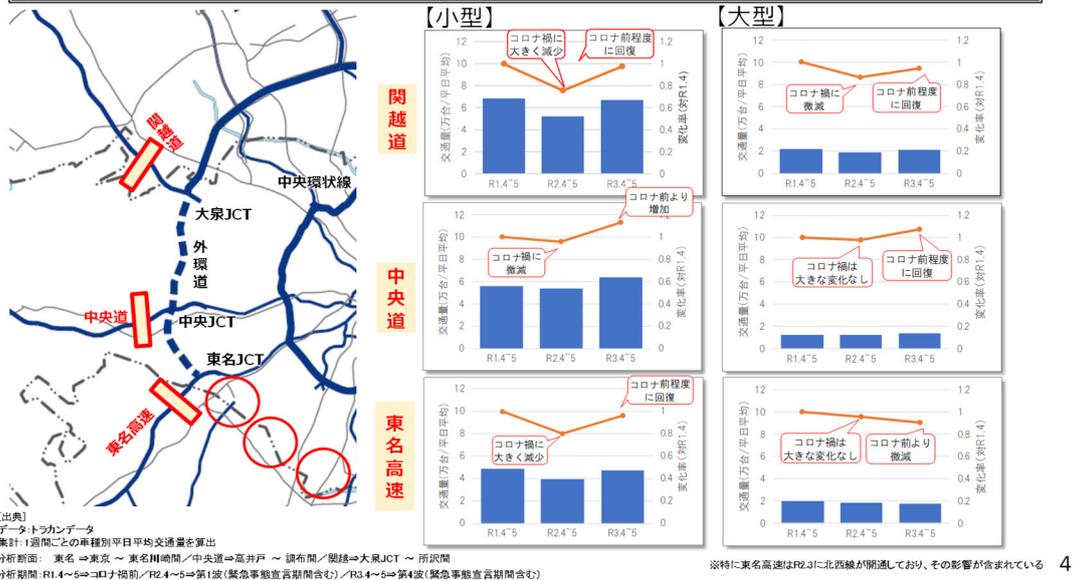
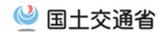


図 5-36 整備効果説明資料③案(交通関連データ)

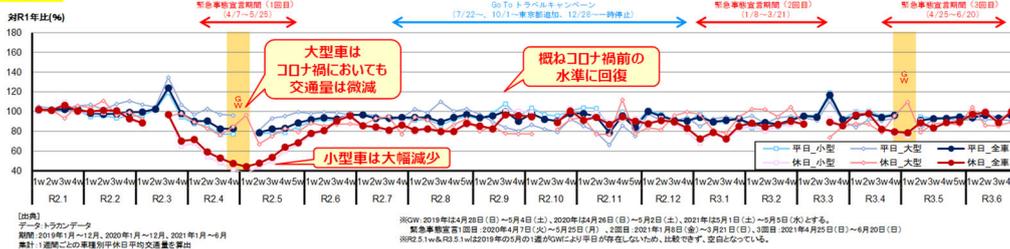
3. コロナ禍の交通情勢概況(周辺路線の交通状況【東名】)



- 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、それに伴い旅行速度は向上。
- 令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復した。

【東名高速(東名川崎～東京)】

<交通量>



<旅行速度>

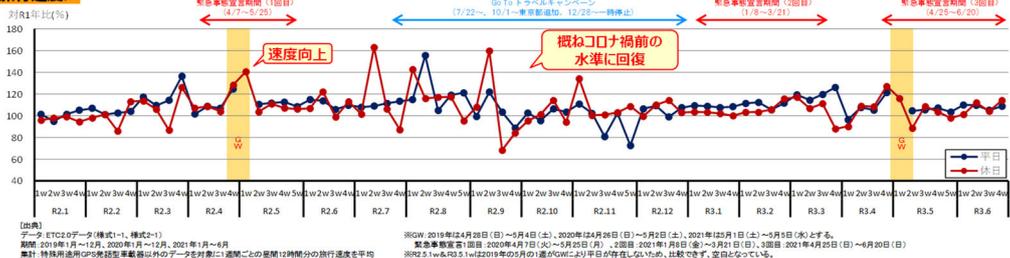
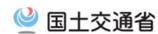


図 5-37 整備効果説明資料③案(交通関連データ)

5

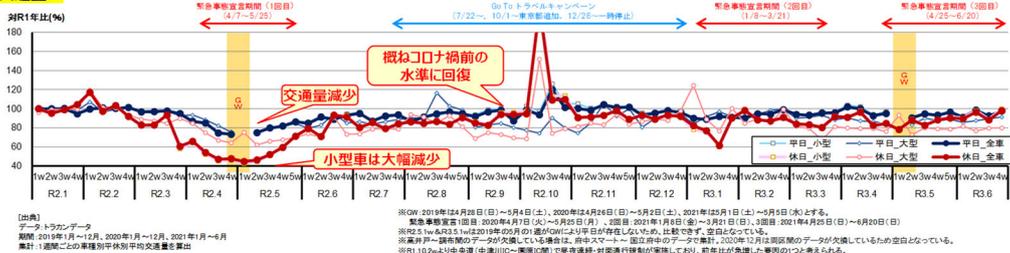
3. コロナ禍の交通情勢概況(周辺路線の交通状況【中央道】)



- 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、それに伴い旅行速度は向上。
- 令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復した。

【中央道(高井戸～調布)】

<交通量>



<旅行速度>

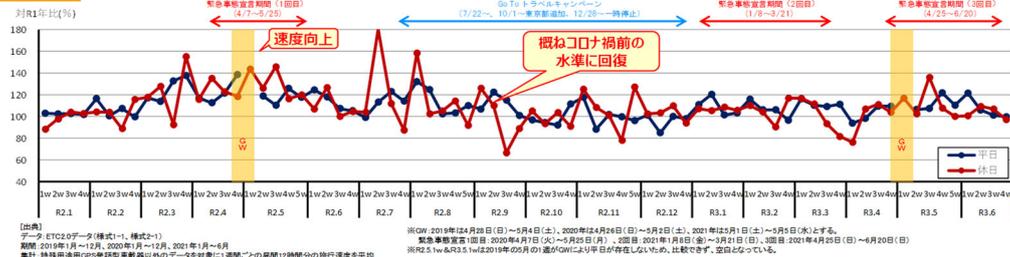


図 5-38 整備効果説明資料③案(交通関連データ)

6

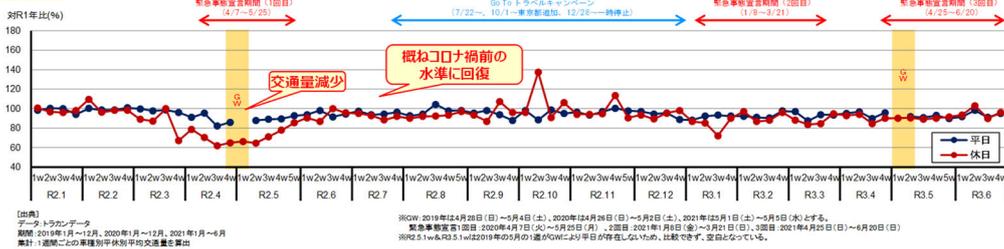
3. コロナ禍の交通情勢概況(周辺路線の交通状況【環八通り】)



- 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、それに伴い旅行速度は向上。
- 令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復した。

【環状八号線(東名～第三京浜)】

<交通量>



<旅行速度>

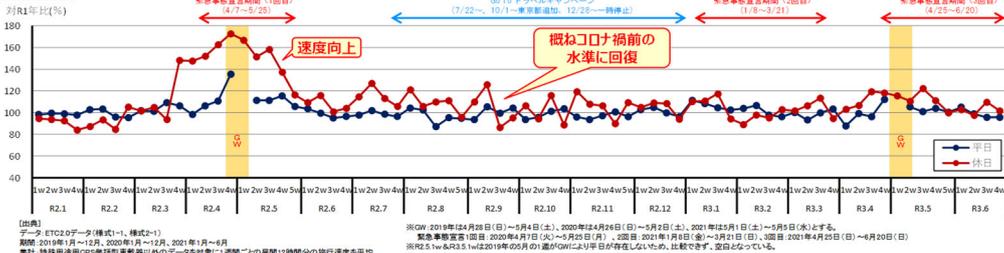
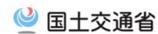


図 5-41 整備効果説明資料③案(交通関連データ)

9

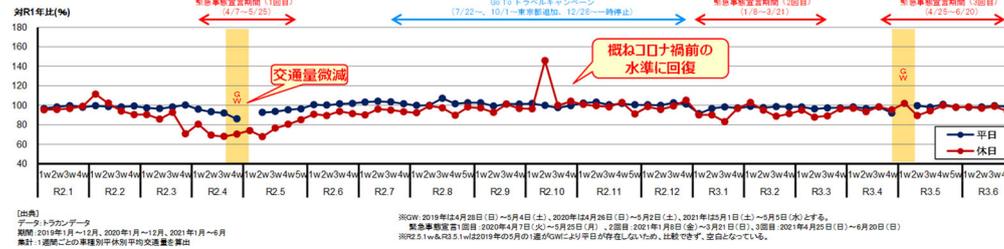
3. コロナ禍の交通情勢概況(周辺路線の交通状況【国道409号】)



- 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、それに伴い旅行速度は向上。
- 令和2年9月以降、2019年比の100%程度まで回復した。

【国道409号線(第三京浜～国道1号)】

<交通量>



<旅行速度>

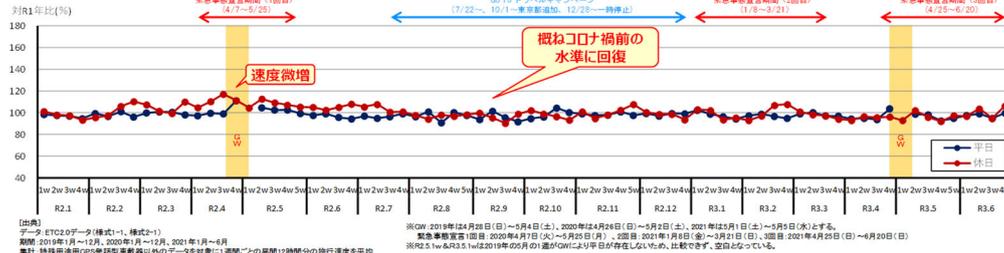


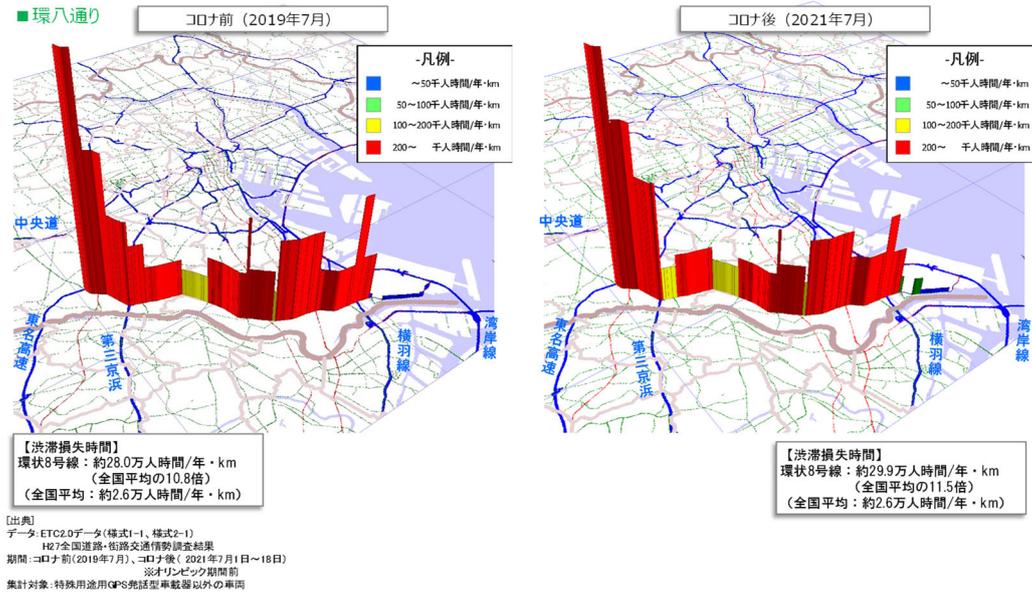
図 5-42 整備効果説明資料③案(交通関連データ)

10

3. コロナ禍の交通情勢概況(渋滞状況の変化【環八通り】)

国土交通省

- コロナ禍（R1.7）とコロナ後（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。
- コロナ後（R3.7）は環八通りの東名～第三京浜間の渋滞損失時間がやや増加。



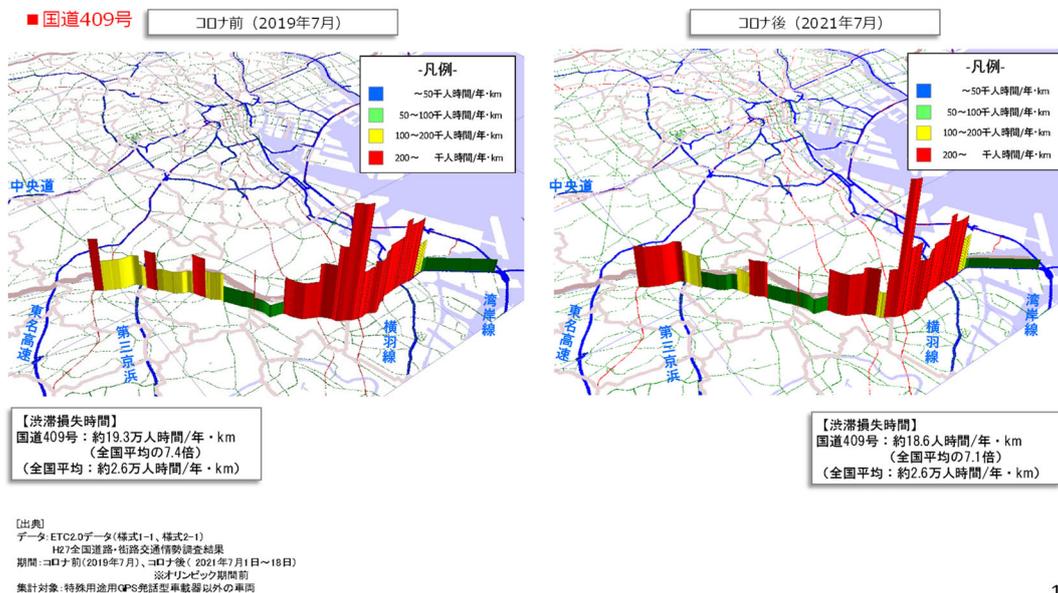
11

図 5-43 整備効果説明資料③案(交通関連データ)

3. コロナ禍の交通情勢概況(渋滞状況の変化【国道409号】)

国土交通省

- コロナ禍（R1.7）とコロナ後（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。
- コロナ後（R3.7）は国道409号の東名～第三京浜間の渋滞損失時間がやや増加。



12

図 5-44 整備効果説明資料③案(交通関連データ)

4. コロナ禍の社会情勢概況 【統計関連データ】

13

図 5-45 整備効果説明資料③案(統計関連データ)

4. コロナ禍の社会情勢概況(貿易量の変化)

国土交通省

- 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。

【WTO(世界貿易機関)(2020年10月6日公表)】

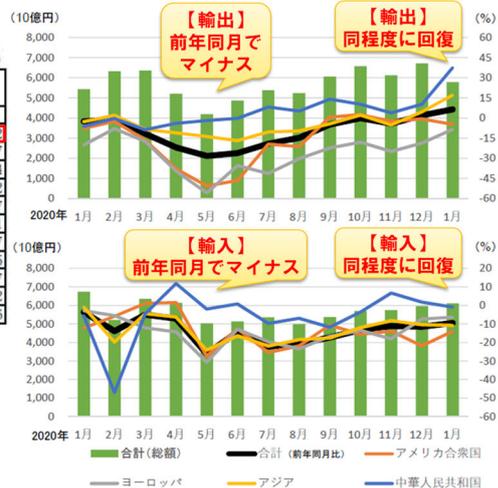
表 世界の財貿易量(実質貿易)伸び率

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
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
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) WTOのプレスリリース(2020年4月8日、および10月6日)を基に作成した日本貿易機構(ジェトロ)資料より国土政策局作成

【日本の輸出入額の推移(前年同月比)】(上段:輸出、下段:輸入)



(出典) 財務省「貿易統計」より国土政策局作成

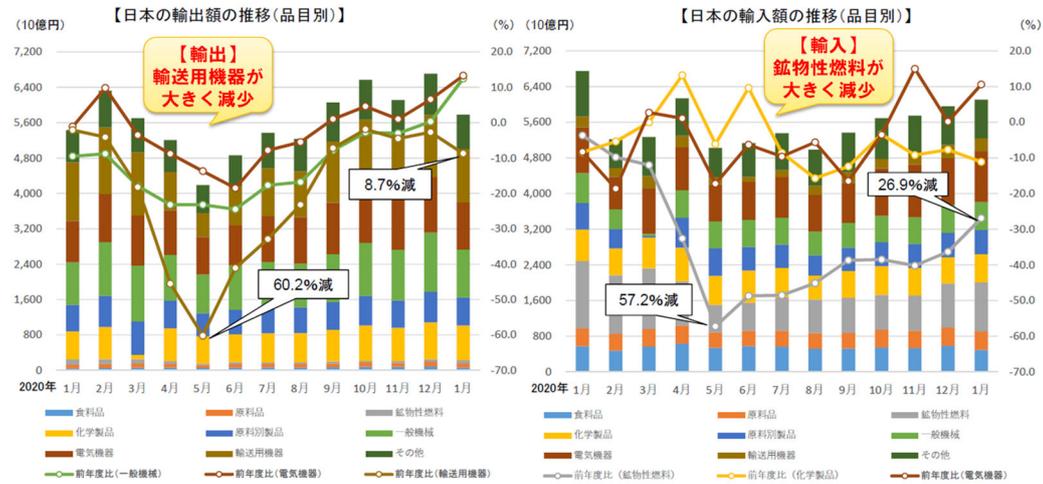
【出典】国土交通省「新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う現時点での社会・国土の変化について(2月更新)」に加工

14

図 5-46 整備効果説明資料③案(統計関連データ)

4. コロナ禍の社会情勢概況(貿易量の変化【品目別】)

- 輸出額のうち輸送用機器については、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については、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)財務省「貿易統計」より国土政策局作成
(注)前年同月比については1月時点の輸出入金額が高い品目を抽出

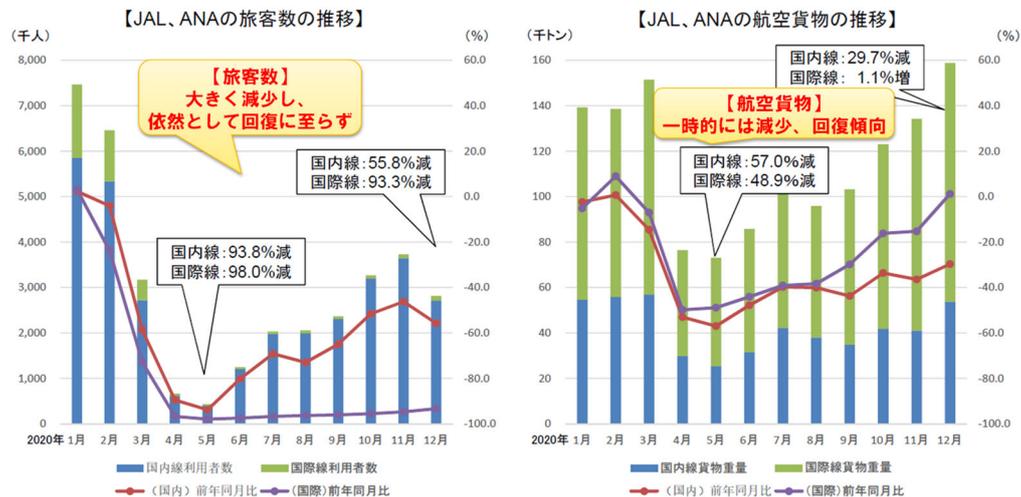
【出典】国土交通省「新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う現時点での社会・国土の変化について(2月更新)」

図 5-47 整備効果説明資料③案(統計関連データ)

15

4. コロナ禍の社会情勢概況(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)JAL企業webサイト、ANAグループ企業webサイトより、国土交通省国土政策局作成

【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 5-48 整備効果説明資料③案(統計関連データ)

16

4. コロナ禍の社会情勢概況(交通産業への影響【物流】)

- 企業間の物流については、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した。
- 貨物自動車運送事業については、複数の事業者から事業廃止・休止の届出が出されている。

○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	
・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…内航総運公表資料
 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

【貨物】減少傾向

○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)

(回答:117者)

【雇用調整助成金】

(回答:117者)

※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

【宅配便】大きく増加

○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。

図 5-49 整備効果説明資料③案(統計関連データ)

【参考】バックデータ集

- A. 交通状況のモニタリング
 - 1. 交通量の変化・・・P19
 - 2. 昼間12時間平均旅行速度の変化・・・P42
- B. 横浜北西線開通による交通状況の変化
 - 1. 自専道の変化・・・P73
 - 2. 一般道路の変化・・・P80

図 5-50 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

A. 交通状況のモニタリング

1. 交通量の変化

※本分析では、2019年1月～2021年4月の前年同月同週で交通状況と比較
【例】2019年3月4日(月)～10日(日)と2020年3月2日(月)～8日(日)で比較

19

図 5-51 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

分析対象断面【合計9路線16断面】

国土交通省

【基本方針】

・コロナ禍の変化と北西線開通前後の変化の分析断面は整合

【選定の考え方】

・北西線開通により流動変化の想定される以下路線

- 1) 並行路線 (環状路線)
- 2) 接続路線 (放射路線)

【具体の路線】

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

※分析対象断面は、上記の路線が交差する前後区間

- 3) 環八通り
・国道409号



20

図 5-52 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

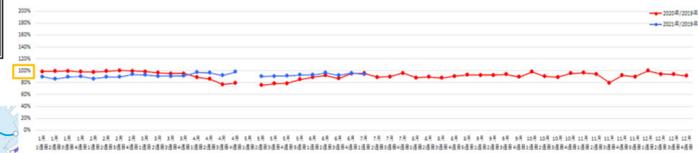
(まとめ)自専道【平日・交通量(全車)】

○ 自専道全体の傾向を鑑みると、2019年と同等の交通量である2020年10月～12月が最新時点の分析期間として適切と考えられる。

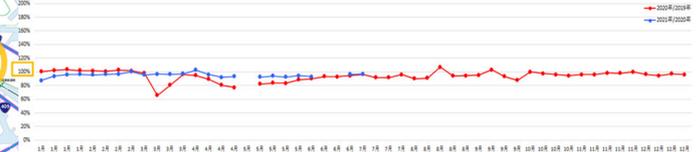


【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2020年12月
集計：1週間ごとの車種別平体別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

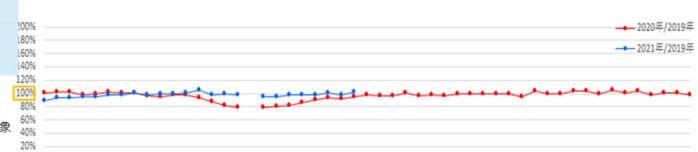
■ 東名高速【区間②】



■ 第三京浜【区間②】



■ 横羽線【区間②】



21

図 5-53 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1)自専道【平日・変化率】

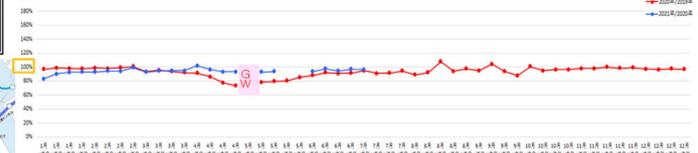
○ 第三京浜、保土ヶ谷バイパスともに2020年10月には2019年の交通量に近い値となった。
○ 2021年1月～2月には緊急事態宣言の影響もあり再度交通量が減少した。

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～9月30日

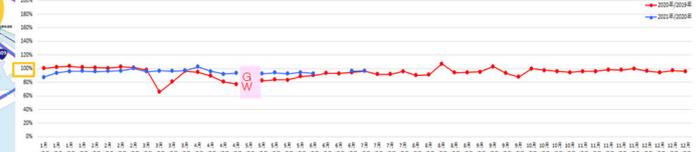


【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平体別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

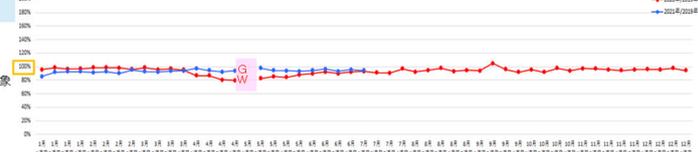
■ 第三京浜【断面①】



【断面②】



■ 保土ヶ谷バイパス



22

図 5-54 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道の交通量変化【平日・交通量(全車)】

国土交通省

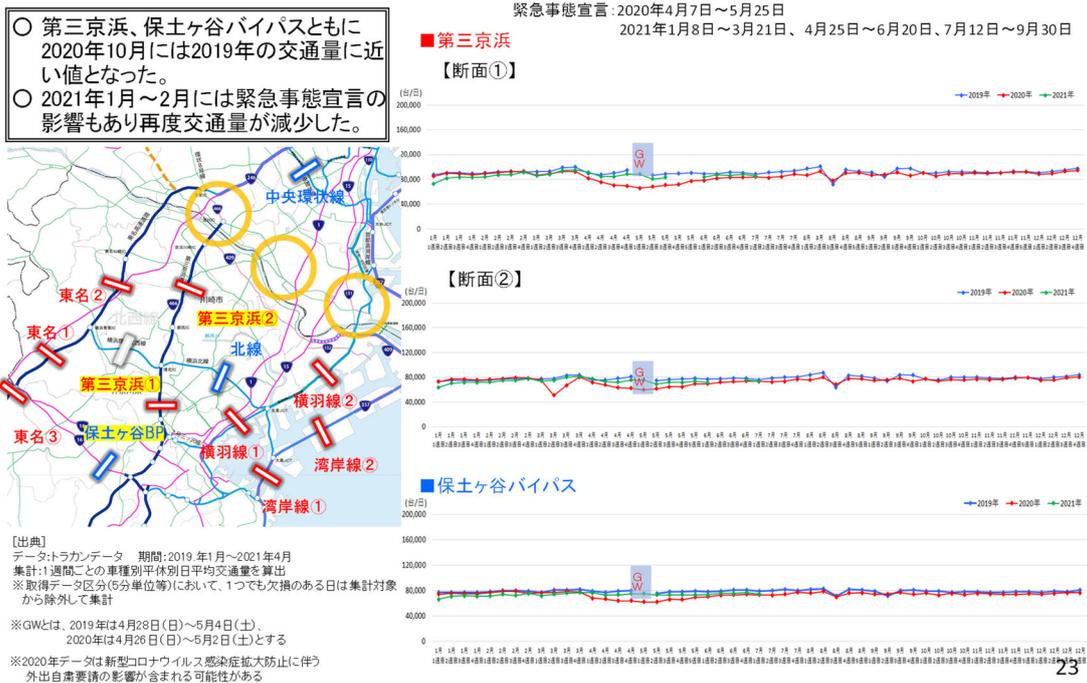


図 5-55 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道【平日・変化率】

国土交通省

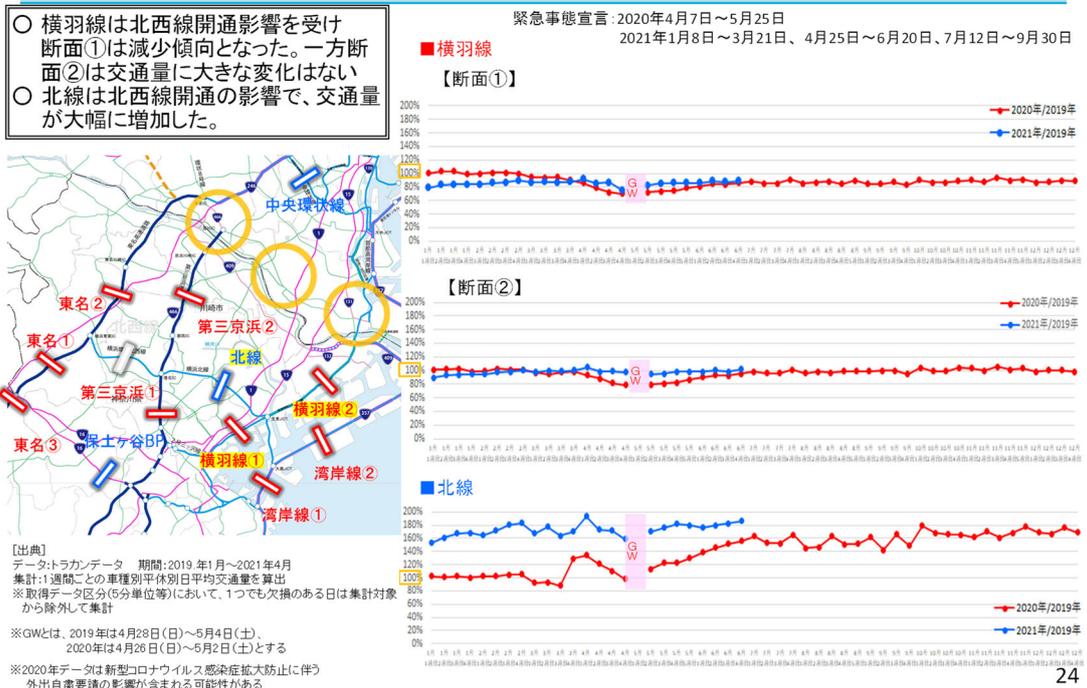


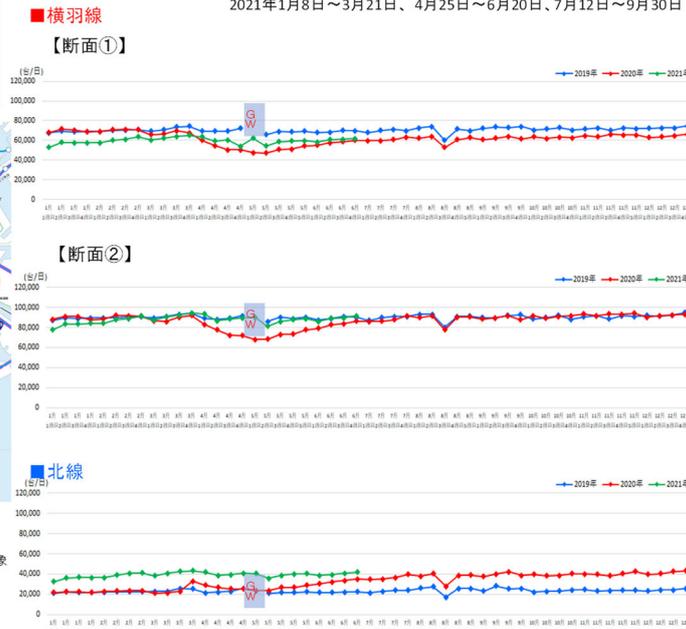
図 5-56 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道の交通量変化【平日・交通量(全車)】

国土交通省

- 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。

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～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

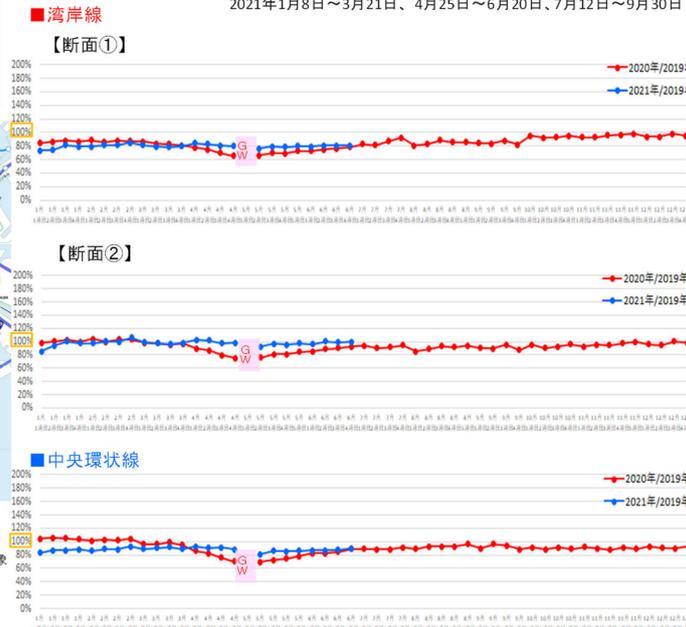
図 5-57 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道【平日・変化率】

国土交通省

- 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。

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～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

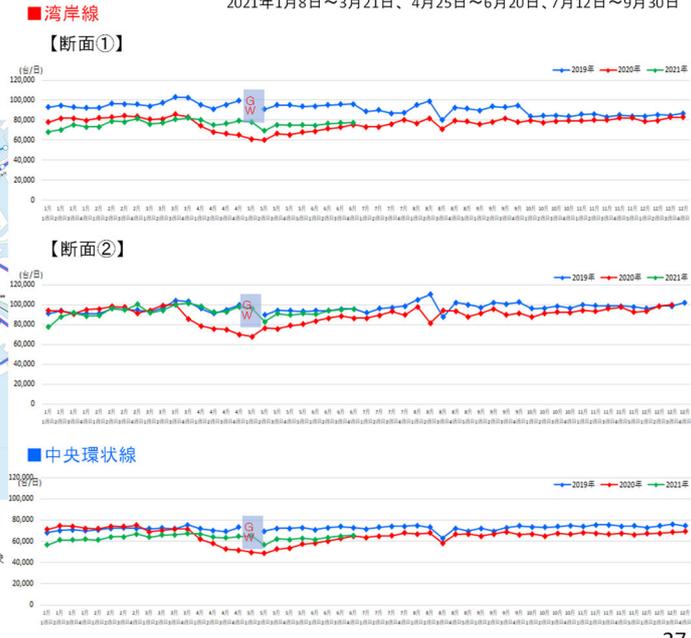
図 5-58 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道の交通量変化【平日・交通量(全車)】

国土交通省

- 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。

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～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計

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

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

27

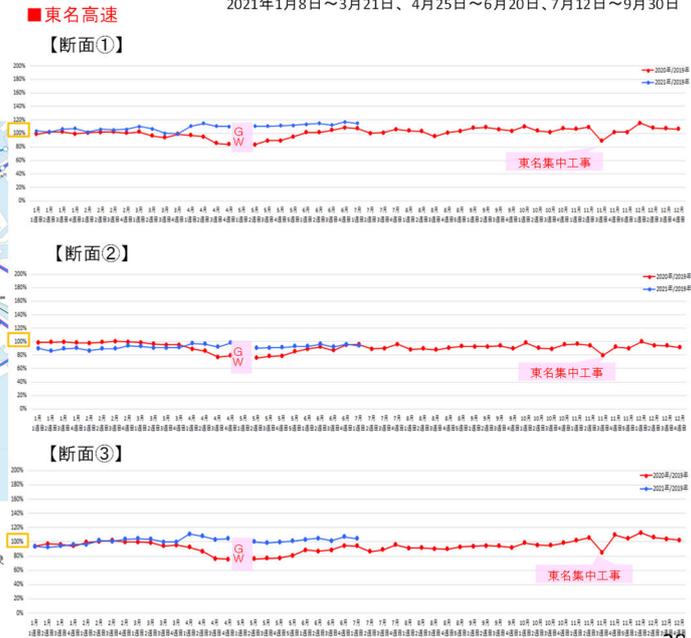
図 5-59 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道【平日・変化率】

国土交通省

- 東名高速は断面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。

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～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計

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

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

28

図 5-60 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道の交通量変化【平日・交通量(全車)】

国土交通省

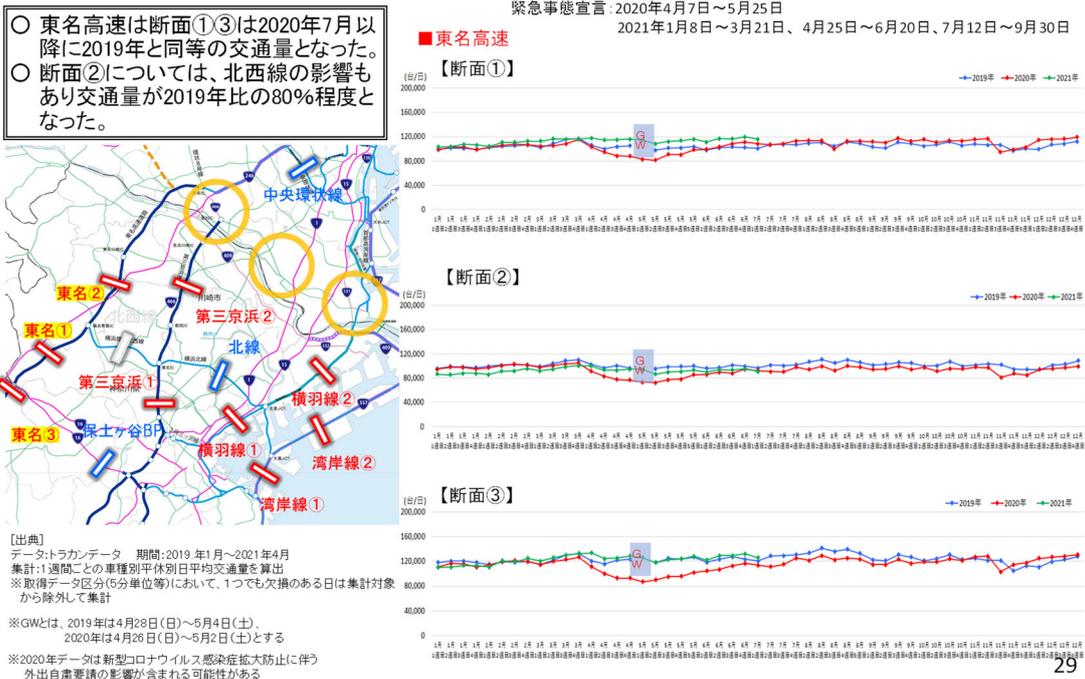


図 5-61 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道【休日・変化率】

国土交通省

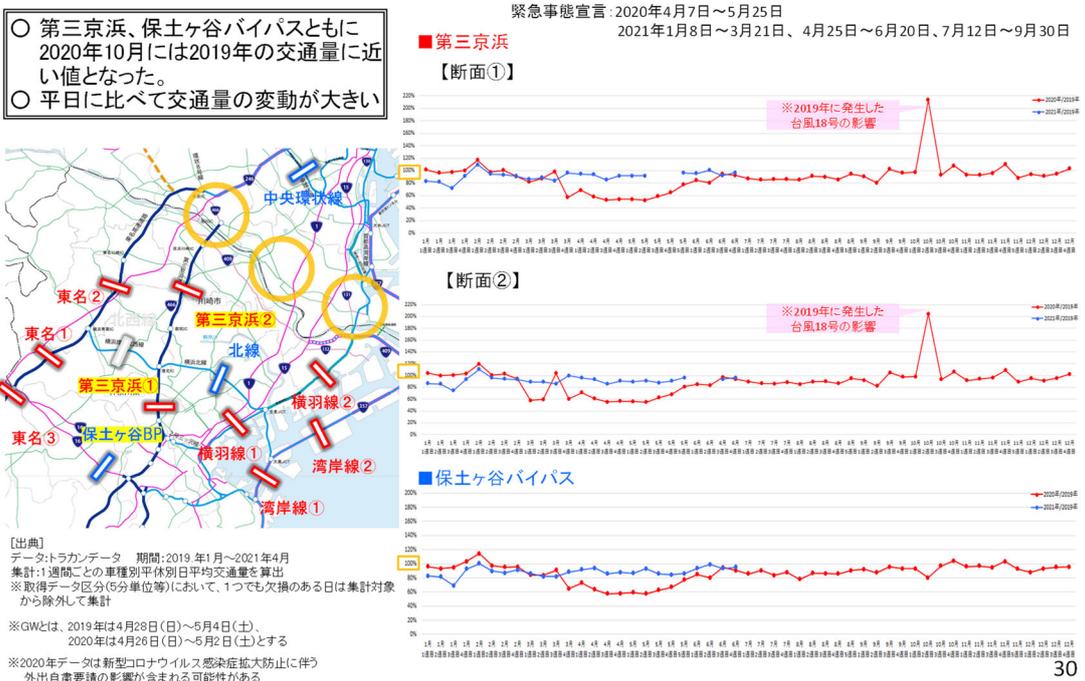


図 5-62 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道の交通量変化【休日・交通量(全車)】

国土交通省

- 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

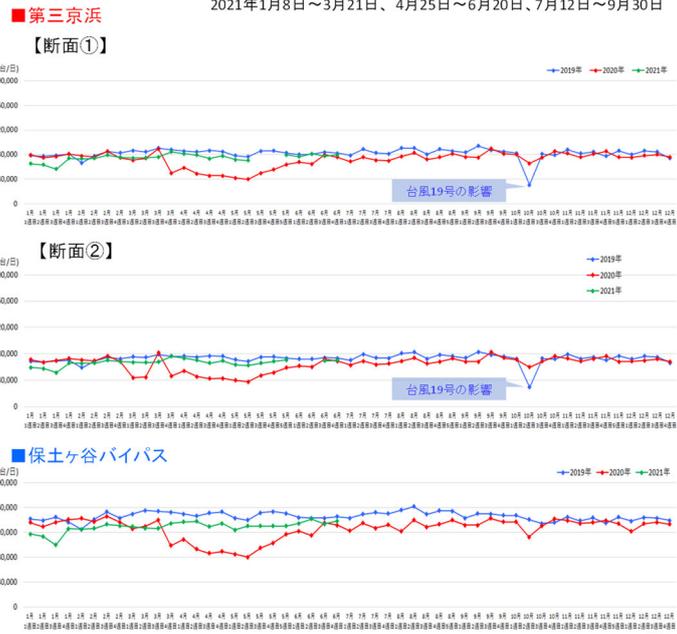
緊急事態宣言：2020年4月7日～5月25日
2021年1月8日～3月21日、4月25日～6月20日、7月12日～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平休日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計

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

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



31

図 5-63 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道【休日・変化率】

国土交通省

- 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。

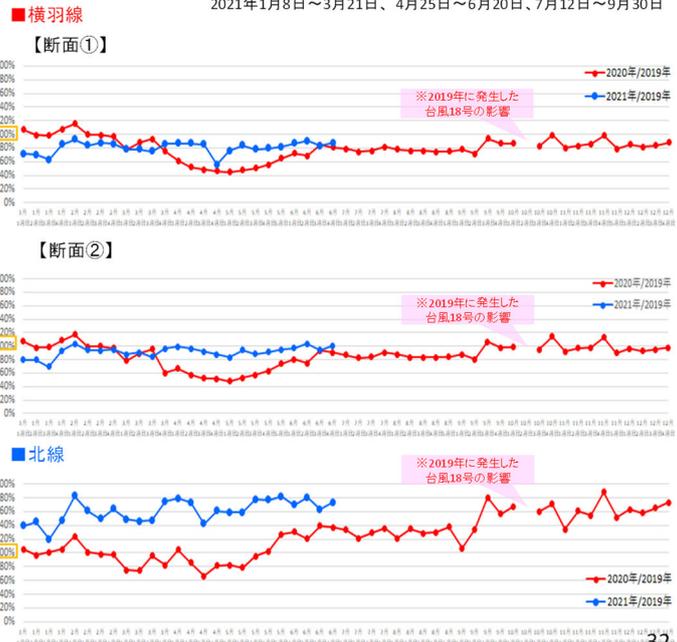
緊急事態宣言：2020年4月7日～5月25日
2021年1月8日～3月21日、4月25日～6月20日、7月12日～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平休日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計

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

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



32

図 5-64 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道の交通量変化【休日・交通量(全車)】

国土交通省

- 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。

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～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

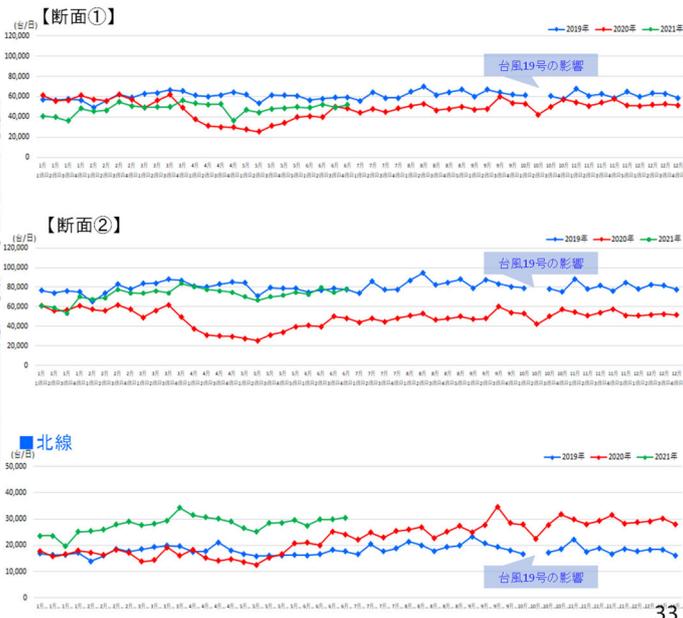


図 5-65 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道【休日・変化率】

国土交通省

- 湾岸線、中央環状線とともに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。

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～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

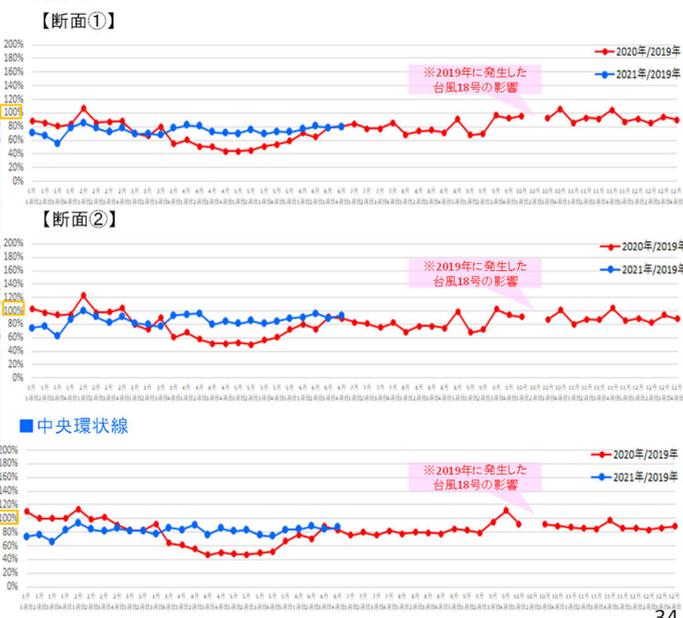


図 5-66 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道の交通量変化【休日・交通量(全車)】

国土交通省

- 湾岸線、中央環状線とともに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。

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～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

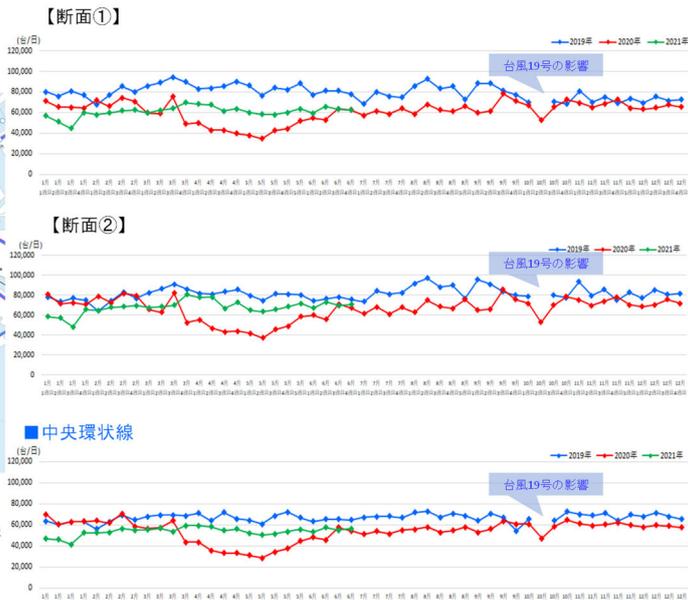


図 5-67 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道【休日・変化率】

国土交通省

- 東名高速は断面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。

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～9月30日



【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

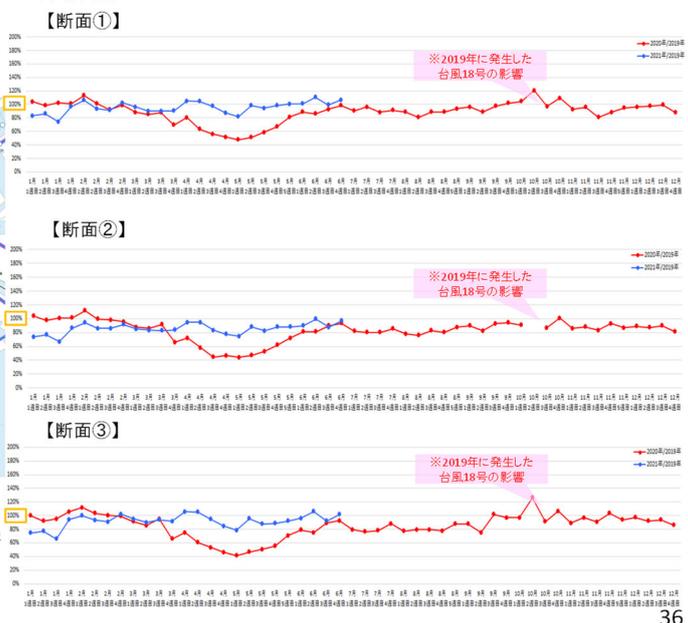


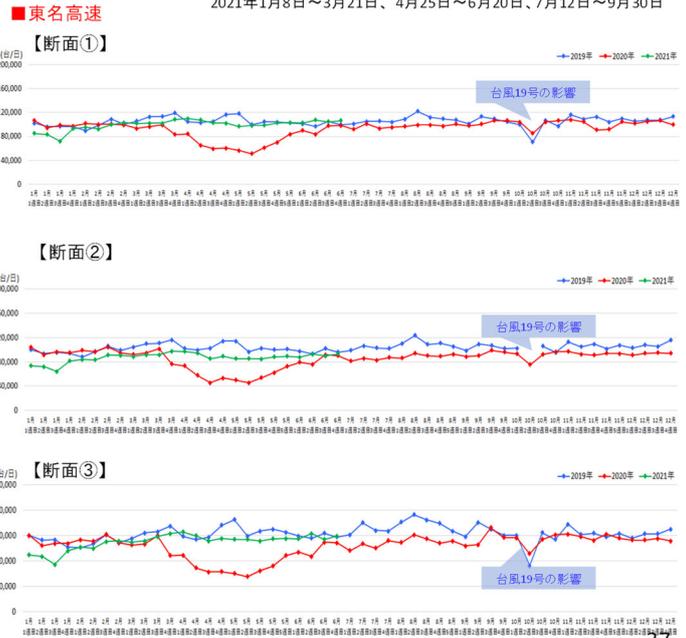
図 5-68 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 自専道の交通量変化【休日・交通量(全車)】

国土交通省

- 東名高速は断面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。

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～9月30日



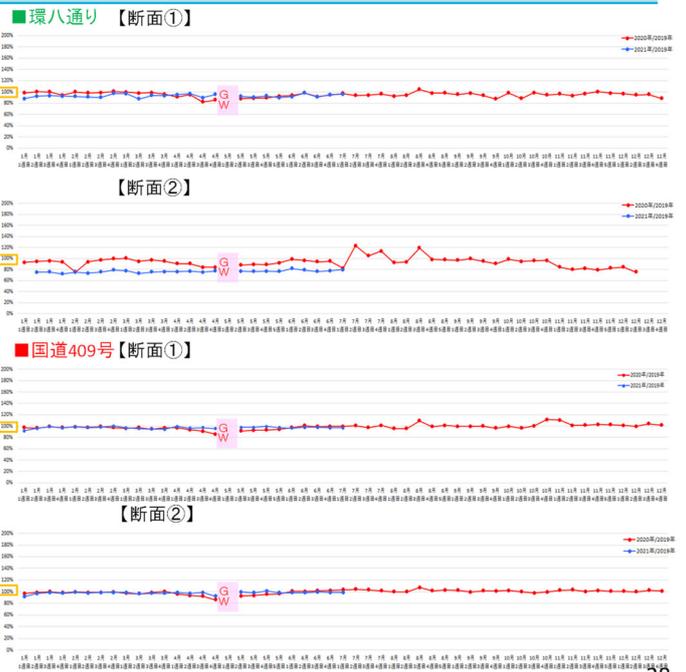
【出典】
データ：トラカンデータ 期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※取得データ区分(5分単位等)において、1つでも欠損のある日は集計対象から除外して集計
※GWとは、2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)とする
※2020年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

図 5-69 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(2) 一般道路【平日・変化率】

国土交通省

- 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

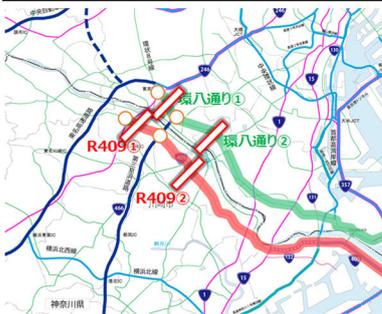


【出典】
データ：断面交通量情報(JARTIC)
期間：2019年1月～2021年4月
集計：1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出
※交通量の補正について
断面交通量情報(JARTIC)は他のトラカンデータと比較して、欠損が見られたため、以下の方法で補正を行った。
○1時間交通量：計測した5分単位交通量を時間拡大
○24時間交通量：欠損している1時間単位交通量を他の日時の同一時間帯平均交通量で補完

図 5-70 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(2)一般道路【平日・交通量(全車)】

- 環八通り、国道409号ともに2020年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



【出典】
データ:断面交通量情報(JARTIC)
期間:2019年1月~2021年4月
集計:1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出

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

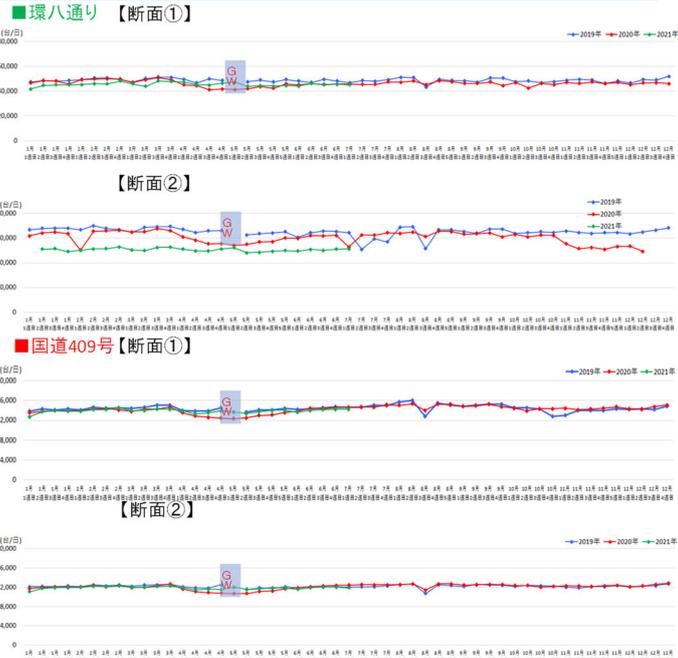
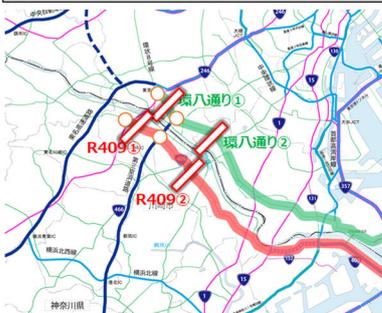


図 5-71 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(2)一般道路【休日・変化率】

- 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



【出典】
データ:断面交通量情報(JARTIC)
期間:2019年1月~2021年4月
集計:1週間ごとの車種別平日別日平均交通量を算出

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

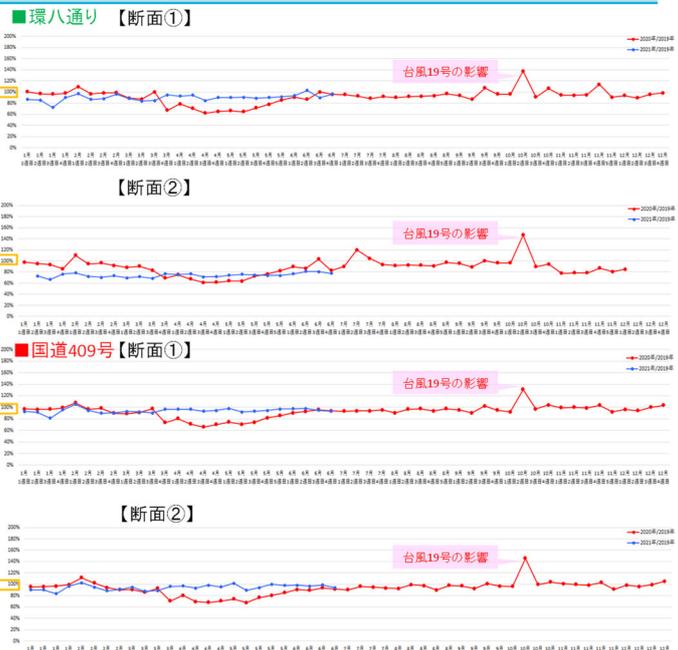
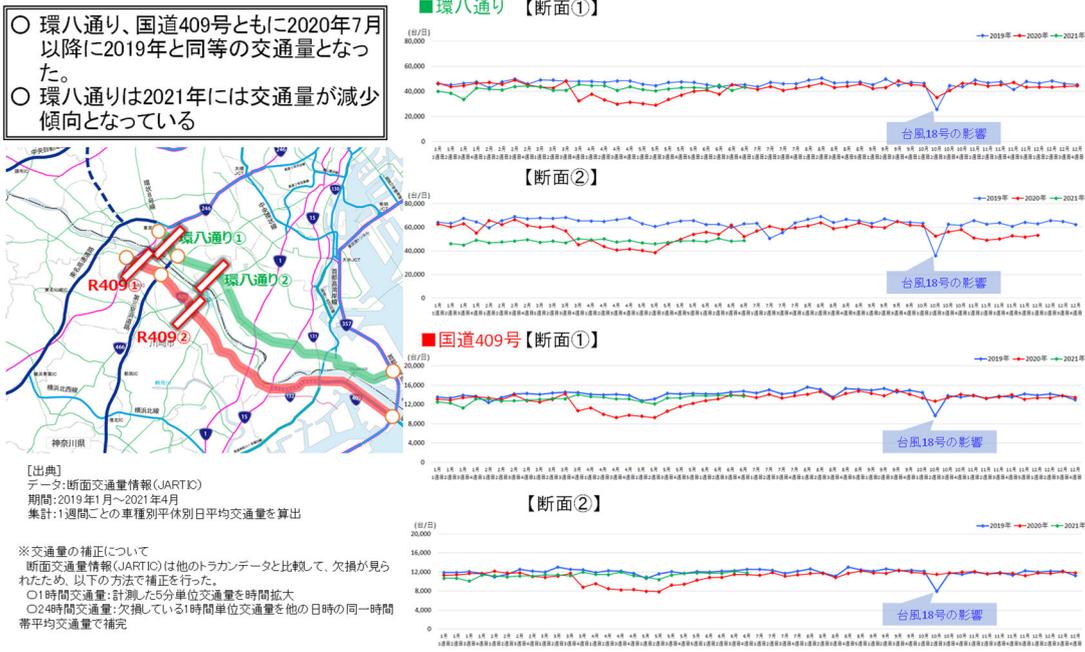


図 5-72 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(2)一般道路【休日・交通量(全車)】



41

図 5-73 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

A.交通状況のモニタリング
 2. 昼間12時間平均旅行速度の変化

※本分析では、2019年1~12月と2020年1~12月と2021年1月~6月の前年同月同週で交通状況と比較
 【例】2019年3月4日(月)~10日(日)と2020年3月2日(月)~8日(日)で比較

42

図 5-74 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

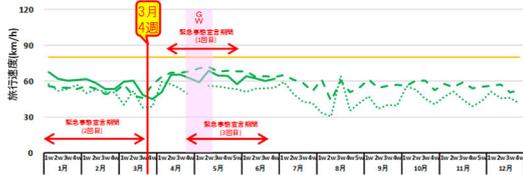
(まとめ) 自専道【平日・上下平均】

- 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。北西線開通の影響と想定される。



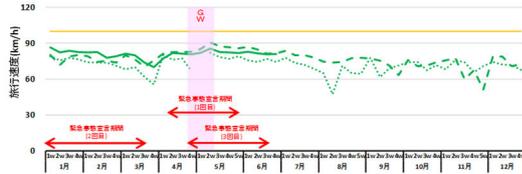
【出典】データ：ETQ2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途用GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

■ 保土ヶ谷バイパス

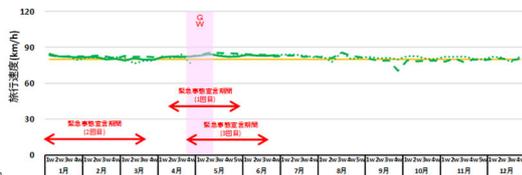


※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)、2021年は5月1日(土)～5月5日(水)とする。
 ※緊急事態宣言1回目：2020年4月7日(火)～5月25日(月)、2回目：2021年1月8日(金)～3月21日(日)、3回目：2021年4月25日(日)～6月20日(日)
 ※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

■ 東名高速【区間②】



■ 第三京浜【区間②】



■ 横羽線【区間②】

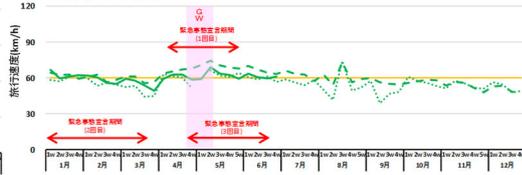


図 5-75 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

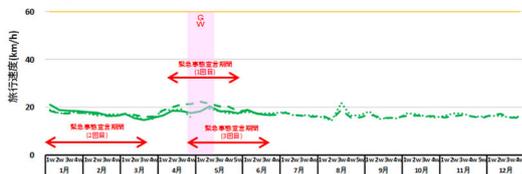
(まとめ) 一般道路【平日・上下平均】

- 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

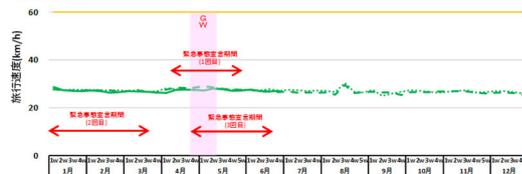


【出典】データ：ETQ2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途用GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

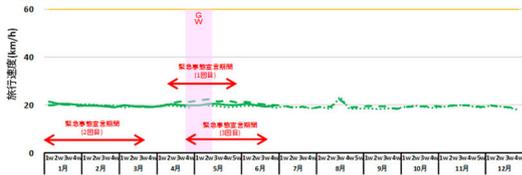
■ 環八通り【区間①】



【区間②】



【区間③】



※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)
 ※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

図 5-76 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)自専道【平日・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が、北西線の影響と想定される。
- 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。



【出典】データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途GPS
 乗換型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

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

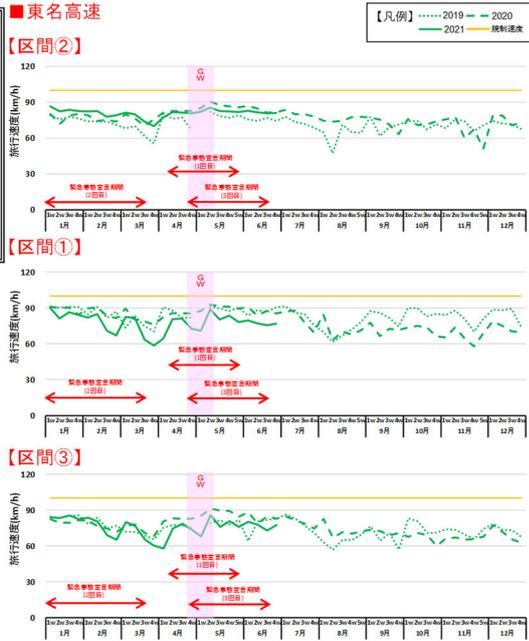


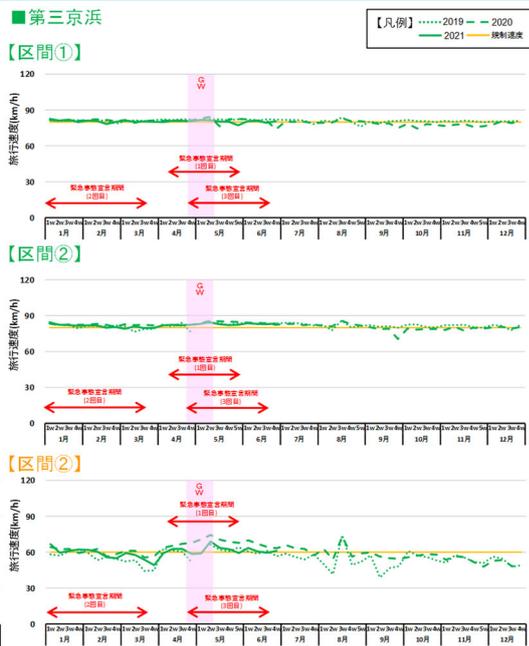
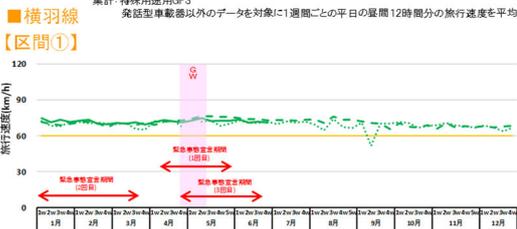
図 5-77 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)自専道【平日・上下平均】

- 平日の第三京浜は区間では大きな変化はない。
- 平日の横羽線においては、第1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。



【出典】データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途GPS
 乗換型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均



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

図 5-78 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

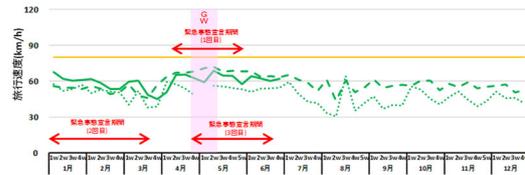
(3)自専道【平日・上下平均】

- 平日の湾岸線では大きな変化はない。
- 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、北西線開通の影響と想定される。



【出典】データ:ETC2.0データ(様式1-1,様式2-1)
 期間:2019年1月~12月,2020年1月~12月,2021年1月~6月
 集計:特殊用途GPS
 発着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

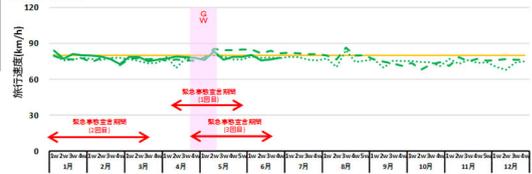
■保土ヶ谷バイパス



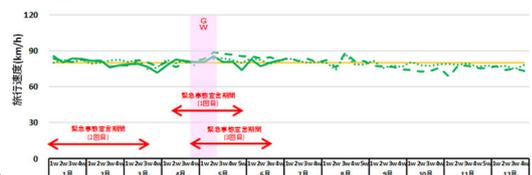
※GW:2019年は4月28日(日)~5月4日(土)、2020年は4月26日(日)~5月2日(土)、2021年は5月1日(土)~5月5日(水)とする。
 ※緊急事態宣言1回目:2020年4月7日(火)~5月25日(月)、2回目:2021年1月8日(金)~3月21日(日)、3回目:2021年4月25日(日)~6月20日(日)
 ※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

■湾岸線

【区間①】



【区間②】



■北線

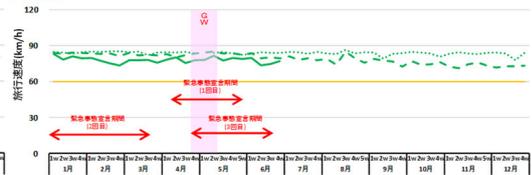


図 5-79 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

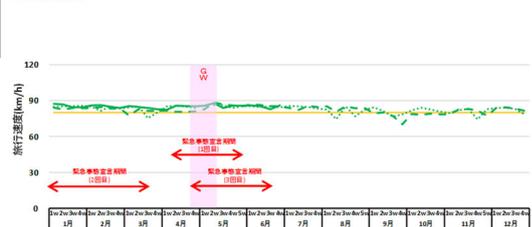
(3)自専道【平日・上下平均】

- 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回緊急事態宣言期間の5月2週以降で速度が高くなっている。

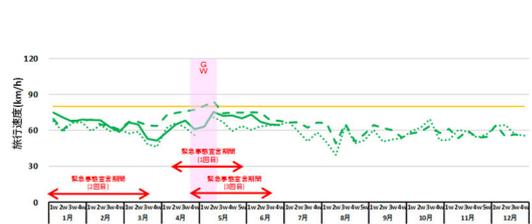


【出典】データ:ETC2.0データ(様式1-1,様式2-1)
 期間:2019年1月~12月,2020年1月~12月,2021年1月~6月
 集計:特殊用途GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

■関越道



■中央道



※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)
 ※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

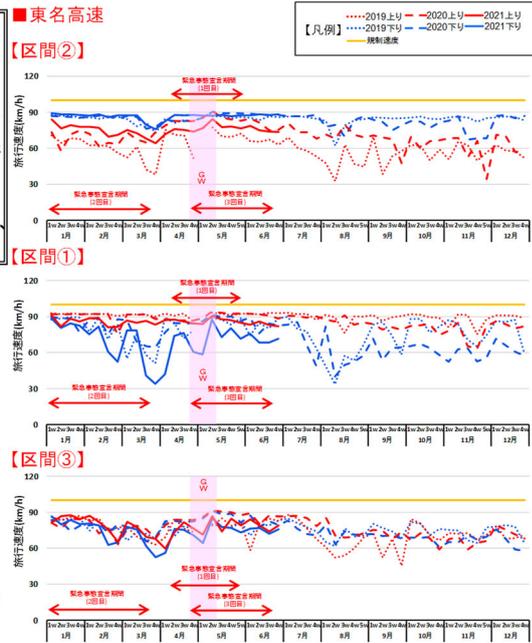
図 5-80 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)自専道【平日・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が、北西線の影響と想定される。
- 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。



【出典】 データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途用GPS
 発話型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均



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

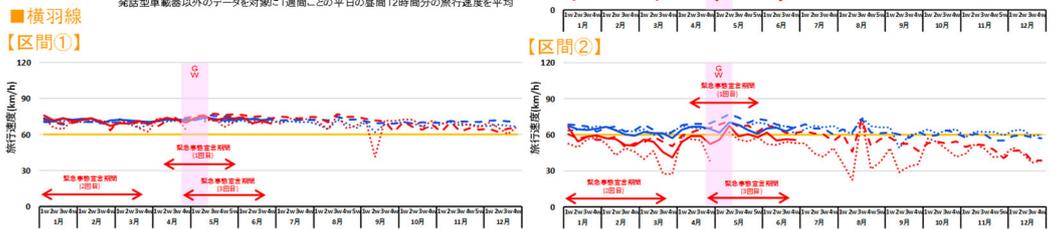
図 5-81 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)自専道【平日・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。



【出典】 データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途用GPS
 発話型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均



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

図 5-82 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3) 自専道【平日・上下方向別】

- 平日の湾岸線は大きな変化はない。
- 平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。
- 平日の北線は上りにおいて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。

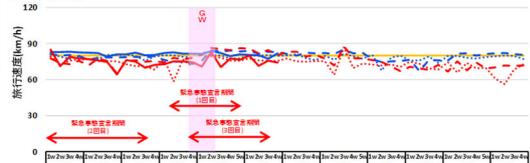


【出典】データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
 期間:2019年1月~12月、2020年1月~12月、2021年1月~6月
 集計:特殊用途GPS
 電話型車載機以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

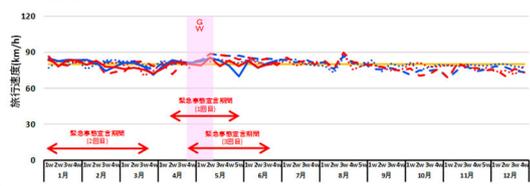
■ 湾岸線

■ 湾岸線

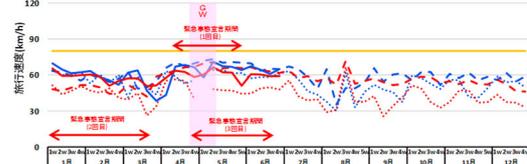
【区間①】



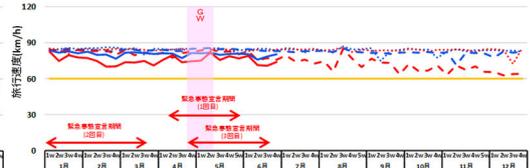
【区間②】



■ 保土ヶ谷バイパス



■ 北線



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

51

図 5-83 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

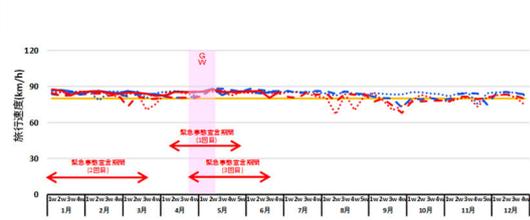
(3) 自専道【平日・上下方向別】

- 平日の開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回緊急事態宣言期間の5月2週以降で速度が高くなっている。

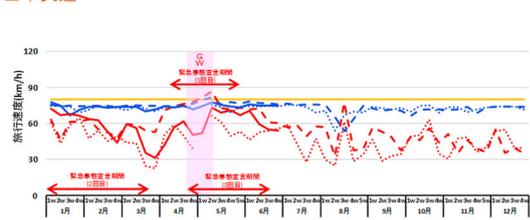


【出典】データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
 期間:2019年1月~12月、2020年1月~12月、2021年1月~6月
 集計:特殊用途GPS
 電話型車載機以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

■ 開越道



■ 中央道



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

52

図 5-84 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3) 自専道【休日・上下平均】

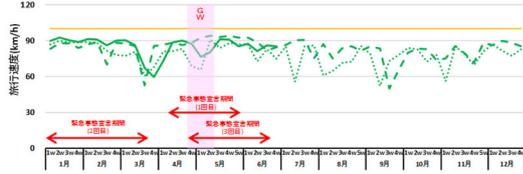
○ 休日の東名は第1回緊急事態宣言期間前後において速度が高くなっているが、それ以外は平常時に近い。



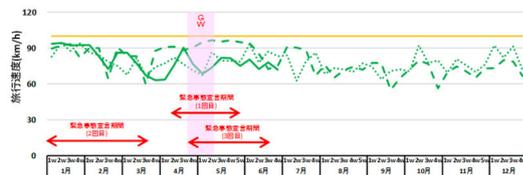
【出典】 データ: ETC2.0データ (様式1-1、様式2-1)
 期間: 2019年1月~12月、2020年1月~12月、2021年1月~6月
 集計: 特殊用途用GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

■ 東名高速

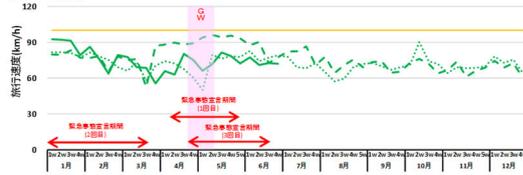
【区間②】



【区間①】



【区間③】



※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)
 ※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の影響が含まれる可能性がある

53

図 5-85 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3) 自専道【休日・上下平均】

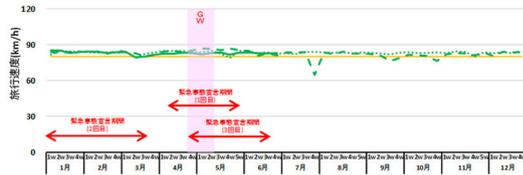
○ 休日の第三京浜は大きな変化はない。
 ○ 休日の横羽線においても、第1回緊急事態宣言期間は速度が若干高くなるが、他は大きな変化はない。



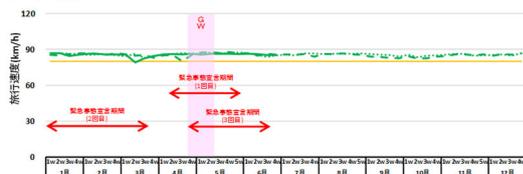
【出典】 データ: ETC2.0データ (様式1-1、様式2-1)
 期間: 2019年1月~12月、2020年1月~12月、2021年1月~6月
 集計: 特殊用途用GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

■ 第三京浜

【区間①】

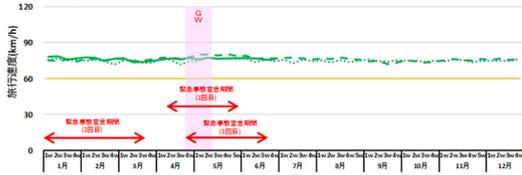


【区間②】

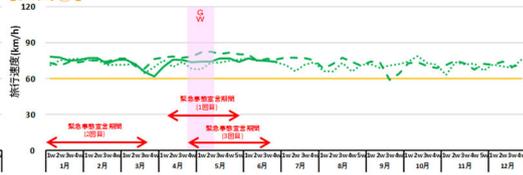


■ 横羽線

【区間①】



【区間②】



※GW: 2019年は4月28日(日)~5月4日(土)、2020年は4月26日(日)~5月2日(土)、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)
 ※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の影響が含まれる可能性がある

54

図 5-86 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

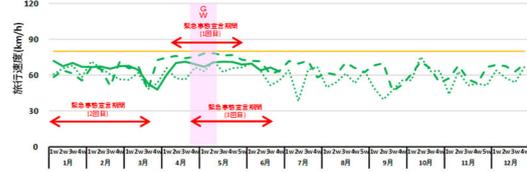
(3)自専道【休日・上下平均】

- 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。
- 休日の北線は大きな変化はない。



【出典】 データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
 期間:2019年1月~12月、2020年1月~12月、2021年1月~6月
 集計:特殊用途用GPS
 発話型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

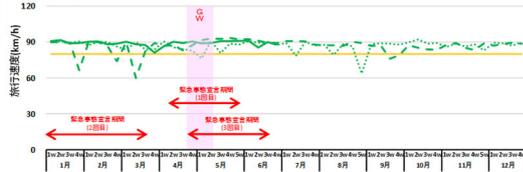
■保土ヶ谷バイパス



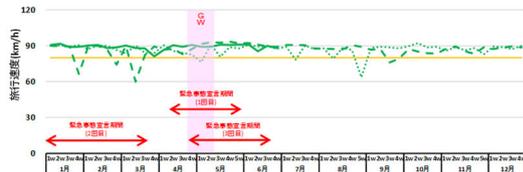
※GW:2019年は4月28日(日)~5月4日(土)、2020年は4月26日(日)~5月2日(土)、2021年は5月1日(土)~5月5日(水)とする。
 ※緊急事態宣言1回目:2020年4月7日(火)~5月25日(月)、2回目:2021年1月8日(金)~3月21日(日)、3回目:2021年4月25日(日)~6月20日(日)
 ※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響が含まれる可能性がある

■湾岸線

【区間①】



【区間②】



■北線

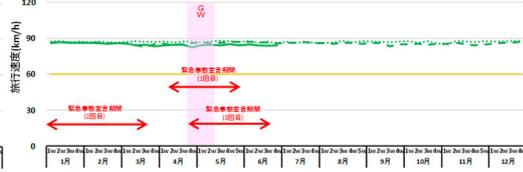


図 5-87 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

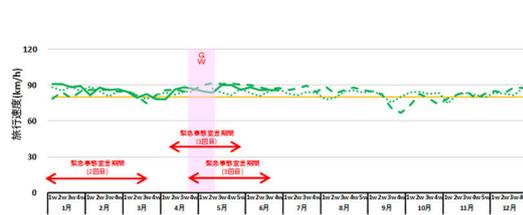
(3)自専道【休日・上下平均】

- 休日の関越道は大きな変化はなし。
- 休日の中央道は、第1回緊急事態宣言期間以降、及び、第3回緊急事態宣言期間の5月3~4週で速度が高くなっている。

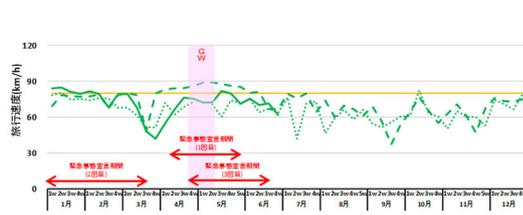


【出典】 データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
 期間:2019年1月~12月、2020年1月~12月、2021年1月~6月
 集計:特殊用途用GPS
 発話型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

■関越道



■中央道



※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)
 ※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

図 5-88 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)自専道【休日・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。

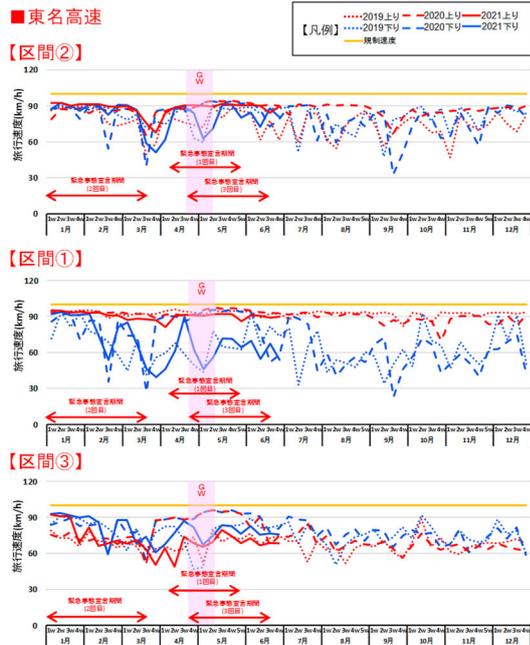


【出典】 データ：ETC20データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途用GPS
 発話型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

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

57

図 5-89 整備効果説明資料③案(バックデータ集)



(3)自専道【休日・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。

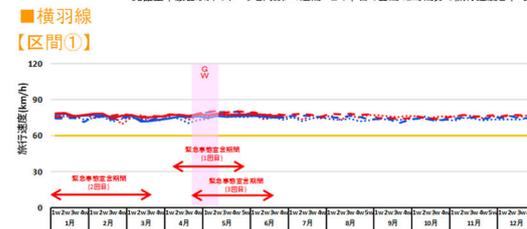
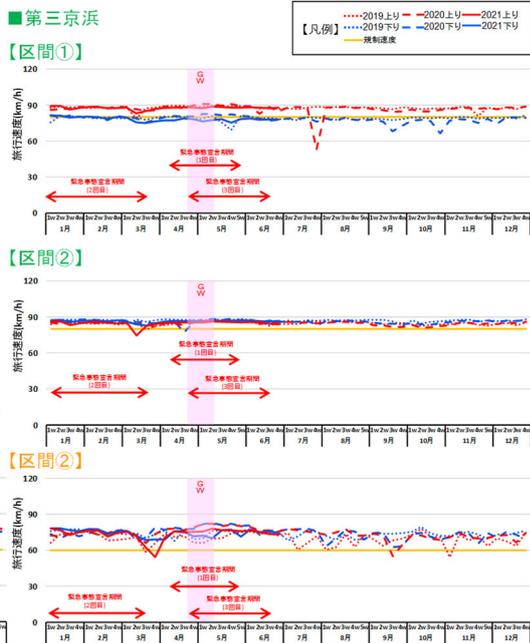


【出典】 データ：ETC20データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途用GPS
 発話型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

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

58

図 5-90 整備効果説明資料③案(バックデータ集)



(3) 自専道【休日・上下方向別】

国土交通省

- 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。

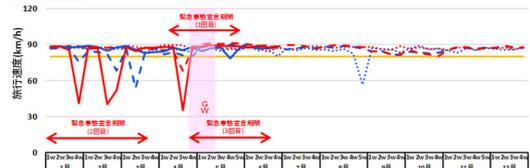


【出典】データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

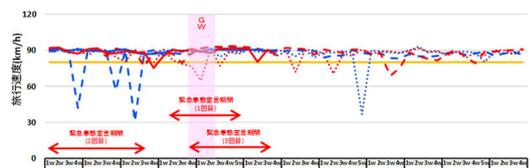
■ 湾岸線

■ 湾岸線

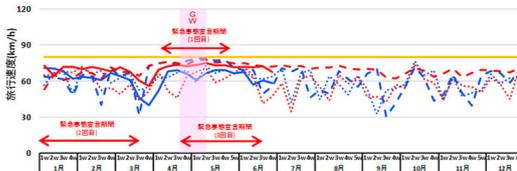
【区間①】



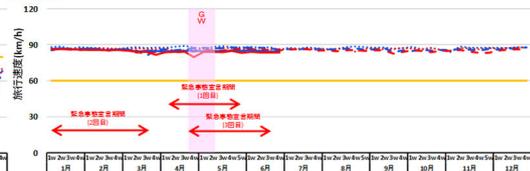
【区間②】



■ 保土ヶ谷バイパス



■ 北線



※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)
 ※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

59

図 5-91 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3) 自専道【休日・上下方向別】

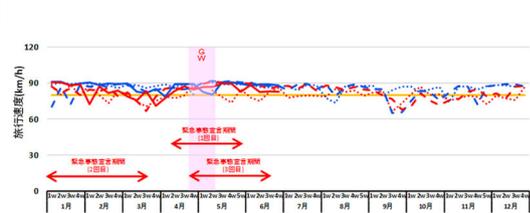
国土交通省

- 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において上下、第3回緊急事態宣言期間において上りの速度が高くなっている。

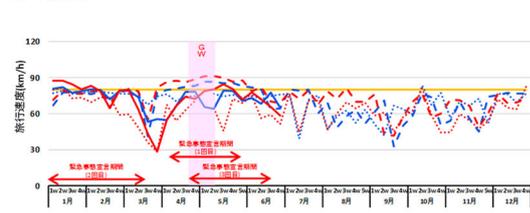


【出典】データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

■ 関越道



■ 中央道



※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)
 ※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

60

図 5-92 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

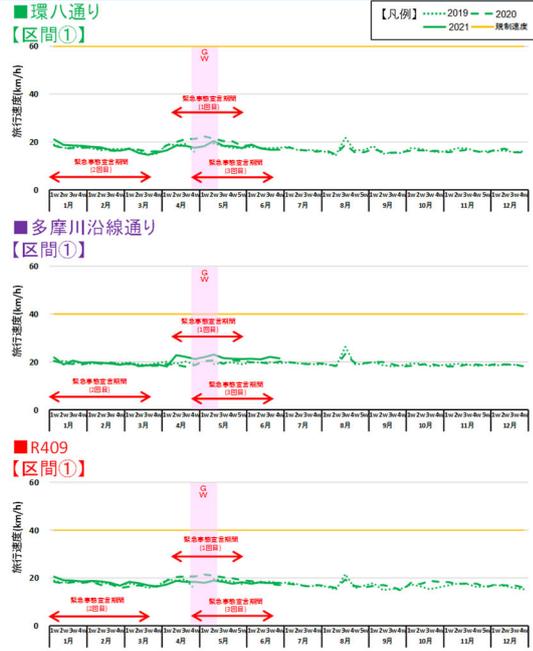
(4)一般道路【平日・上下平均】

国土交通省

- 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中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～6月)に速度向上がみられる。



【出典】データ:ETC2.0データ(様式1-1,様式2-1)
 期間:2019年1月~12月,2020年1月~12月,2021年1月~6月
 集計:特殊用途用GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均



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

61

図 5-93 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

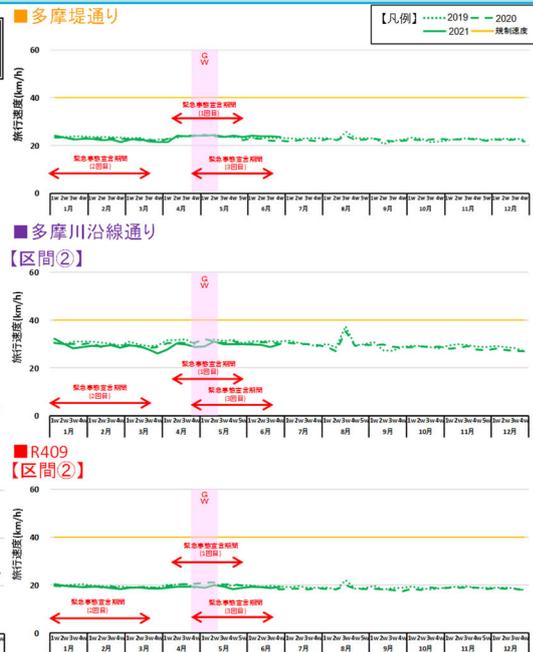
(4)一般道路【平日・上下平均】

国土交通省

- 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。



【出典】データ:ETC2.0データ(様式1-1,様式2-1)
 期間:2019年1月~12月,2020年1月~12月,2021年1月~6月
 集計:特殊用途用GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均



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

62

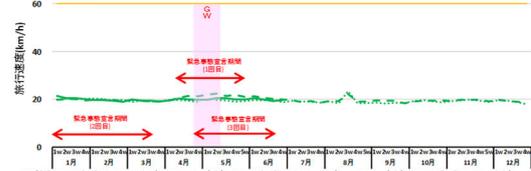
図 5-94 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(4)一般道路【平日・上下平均】

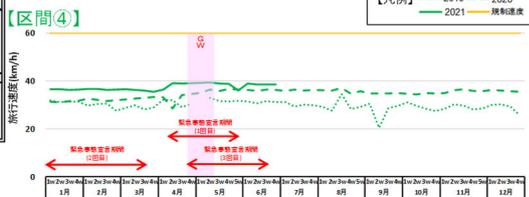
- 平日、国道1号～産業道路間の一般道路においては大きな速度変化はない。
- 平日、産業道路以南の環八の一般道路は2020年のコロナ禍前から平常時である2019年より速度が高く、また第3回緊急事態宣言期間前から期間中(2021年の4月～6月)には更に速度向上がみられる。



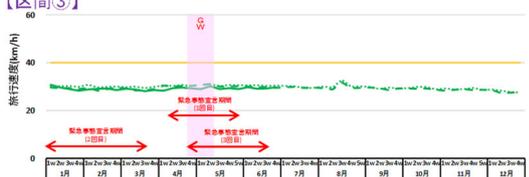
■環八通り
【区間③】



※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)
 ※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



■多摩川沿線通り
【区間③】



■R409
【区間③】

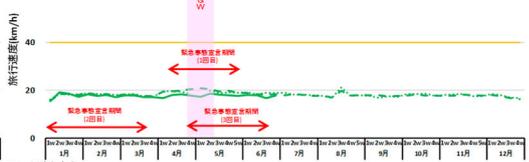


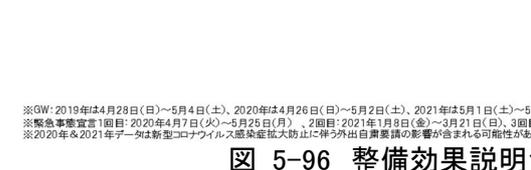
図 5-95 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(4)一般道路【平日・上下方向別】

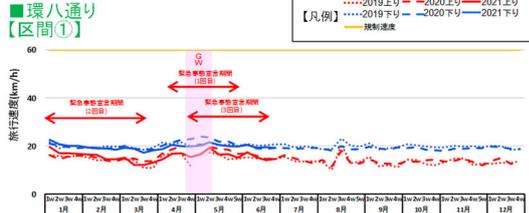
- 平日、環八通りとR409のR246～第三京浜間は第1回緊急事態宣言期間中は速度向上するが、他は大きな変化はない。
- 平日、多摩川沿線通りのR246～第三京浜間では、第3回緊急事態宣言期間前から期間中(2021年の4月～6月)に速度向上がみられ、他は大きな変化はない。



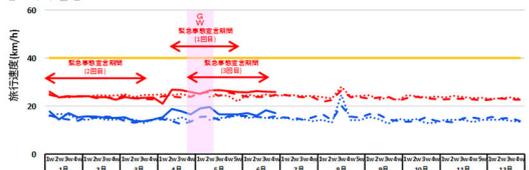
■環八通り
【区間①】



※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)
 ※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



■多摩川沿線通り
【区間①】



■R409
【区間①】

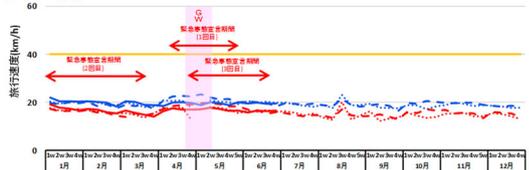


図 5-96 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

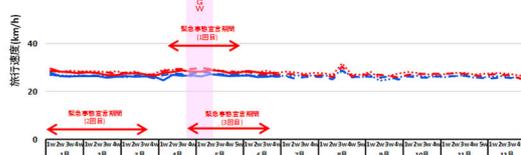
(3)一般道路【平日・上下方向別】

○ 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。



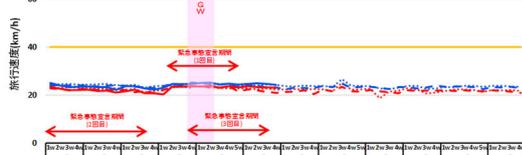
【出典】データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途用GPS
 ※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛の影響がみられる可能性がある

■環八通り【区間②】

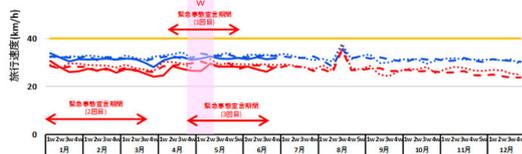


※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)、2021年は5月1日(土)～5月5日(水)とする。
 ※緊急事態宣言1回目：2020年4月7日(火)～5月25日(月)、2回目：2021年1月8日(金)～3月21日(日)、3回目：2021年4月25日(日)～6月20日(日)
 ※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛の影響がみられる可能性がある

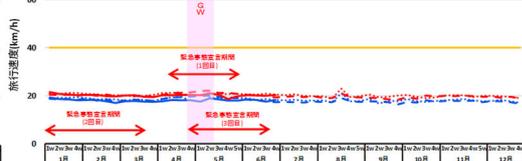
■多摩堤通り



■多摩川沿線通り【区間②】



■R409【区間②】



65

図 5-97 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

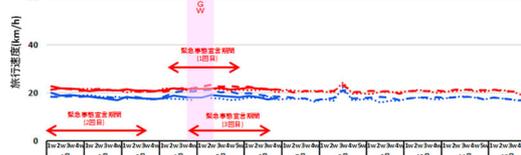
(4)一般道路【平日・上下方向別】

○ 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。
 ○ 平日、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～6月)には更に速度向上がみられる。



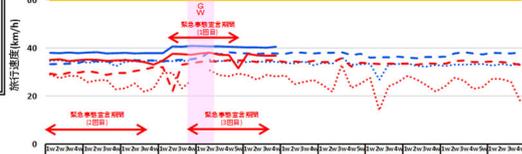
【出典】データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途用GPS
 ※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛の影響がみられる可能性がある

■環八通り【区間③】

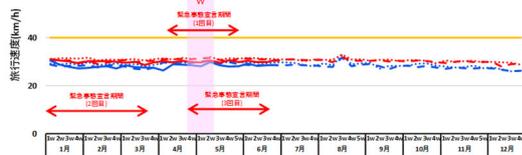


※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)、2021年は5月1日(土)～5月5日(水)とする。
 ※緊急事態宣言1回目：2020年4月7日(火)～5月25日(月)、2回目：2021年1月8日(金)～3月21日(日)、3回目：2021年4月25日(日)～6月20日(日)
 ※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛の影響がみられる可能性がある

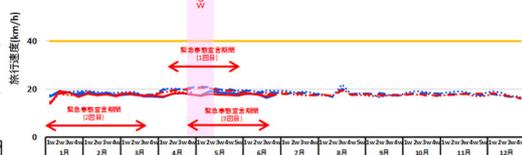
■【区間④】



■多摩川沿線通り【区間③】



■R409【区間③】



66

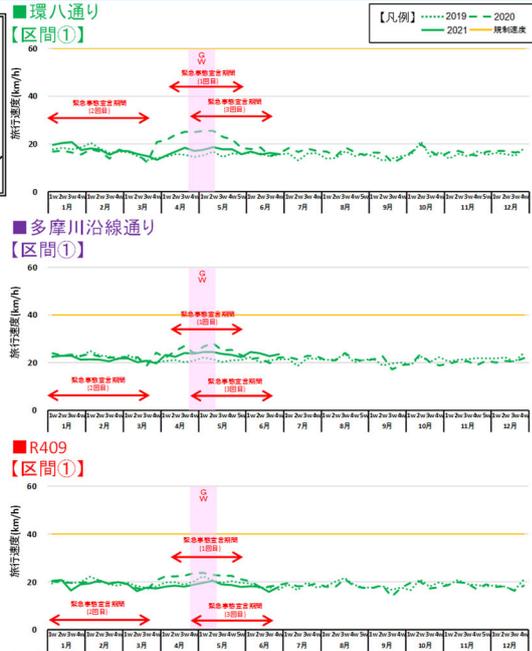
図 5-98 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(4)一般道路【休日・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～6月)に速度向上がしているが、他は大きな変化はない。



【出典】 データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
 期間:2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計:特殊用途GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均



※GW:2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)、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)
 ※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みられる可能性がある

67

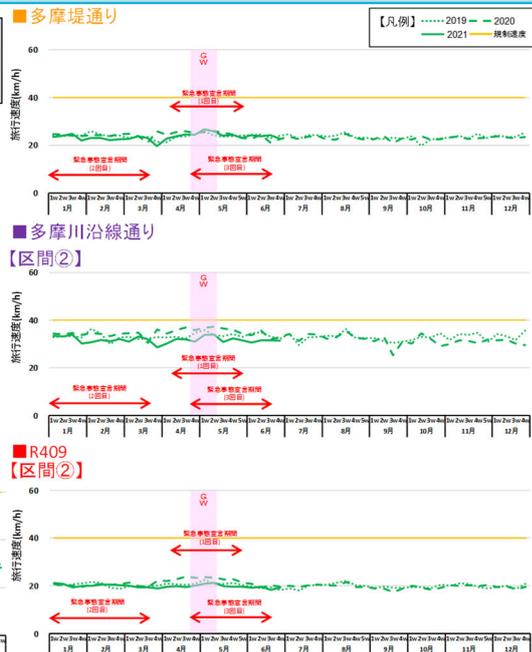
図 5-99 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(4)一般道路【休日・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。



【出典】 データ:ETC2.0データ(様式1-1、様式2-1)
 期間:2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計:特殊用途GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均



※GW:2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)、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)
 ※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みられる可能性がある

68

図 5-100 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(4)一般道路【休日・上下平均】

国土交通省

- 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に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～6月)には更に速度向上がみられる。

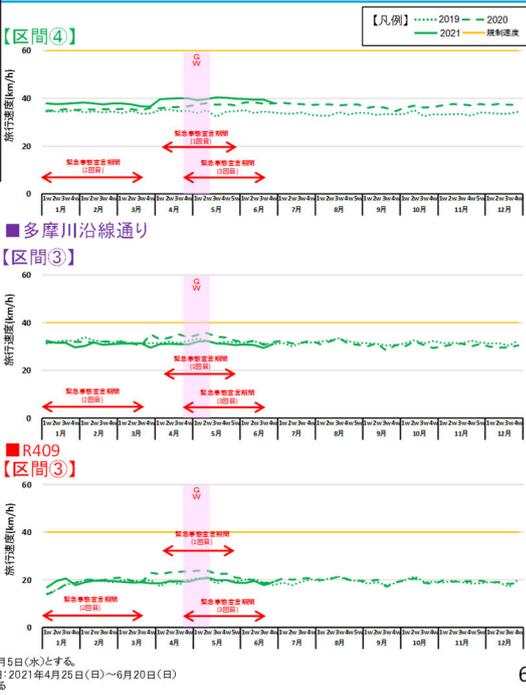
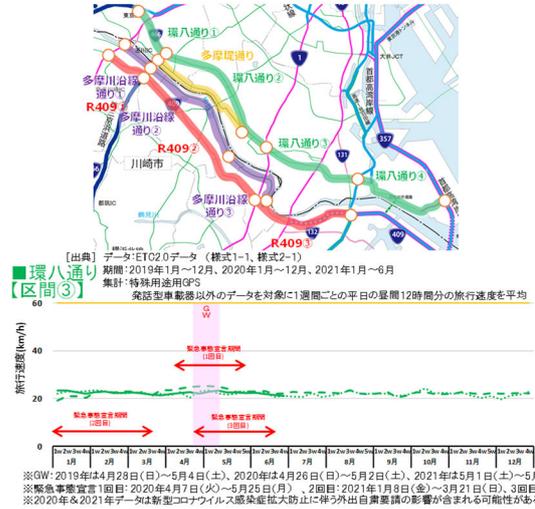


図 5-101 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

69

(4)一般道路【休日・上下方向別】

国土交通省

- 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には速度向上するが、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～6月)に速度向上がしているが、他は大きな変化はない。

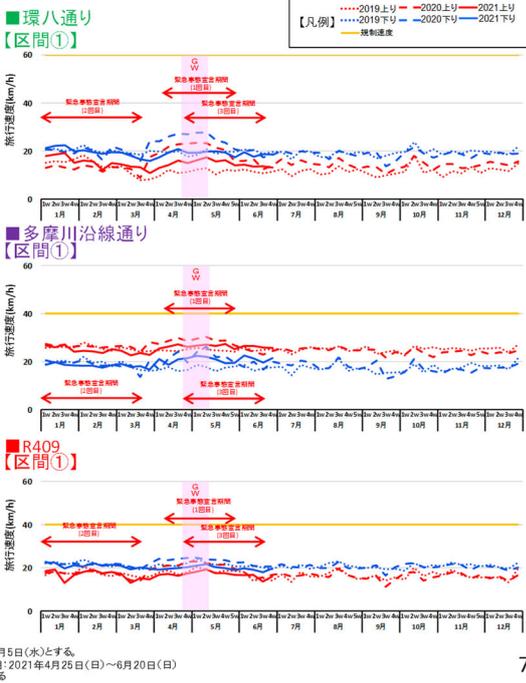


図 5-102 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

70

(4)一般道路【休日・上下方向別】

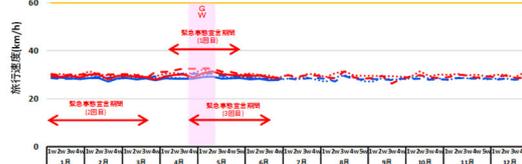
国土交通省

○ 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。



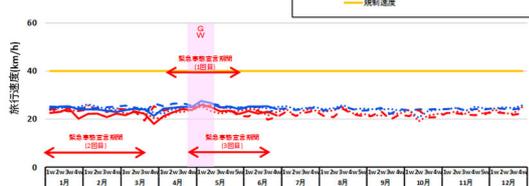
【出典】データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

■環八通り【区間②】

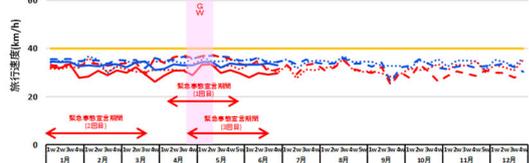


※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)、2021年は5月1日(土)～5月5日(水)とする。
 ※緊急事態宣言1回目：2020年4月7日(火)～5月25日(月)、2回目：2021年1月8日(金)～3月21日(日)、3回目：2021年4月25日(日)～6月20日(日)
 ※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛の影響が含まれる可能性がある

■多摩堤通り



■多摩川沿線通り【区間②】



■R409【区間②】

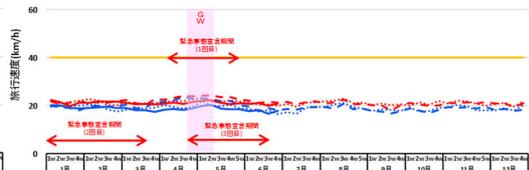


図 5-103 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

71

(4)一般道路【休日・上下方向別】

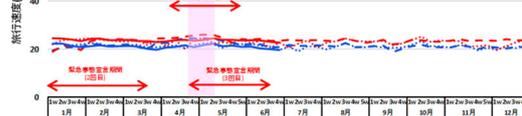
国土交通省

○ 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～6月)には更に速度向上がみられる。



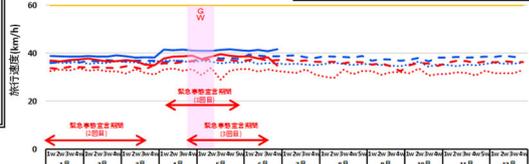
【出典】データ：ETC2.0データ（様式1-1、様式2-1）
 期間：2019年1月～12月、2020年1月～12月、2021年1月～6月
 集計：特殊用途GPS
 発着型車載器以外のデータを対象に1週間ごとの平日の昼間12時間分の旅行速度を平均

■環八通り【区間③】

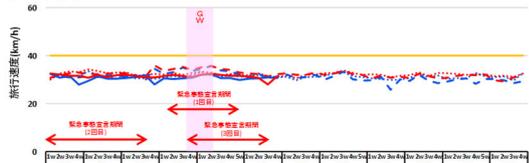


※GW：2019年は4月28日(日)～5月4日(土)、2020年は4月26日(日)～5月2日(土)、2021年は5月1日(土)～5月5日(水)とする。
 ※緊急事態宣言1回目：2020年4月7日(火)～5月25日(月)、2回目：2021年1月8日(金)～3月21日(日)、3回目：2021年4月25日(日)～6月20日(日)
 ※2020年&2021年データは新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛の影響が含まれる可能性がある

■【区間④】



■多摩川沿線通り【区間③】



■R409【区間③】

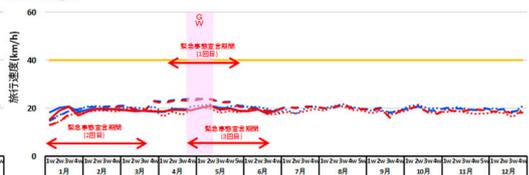


図 5-104 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

72

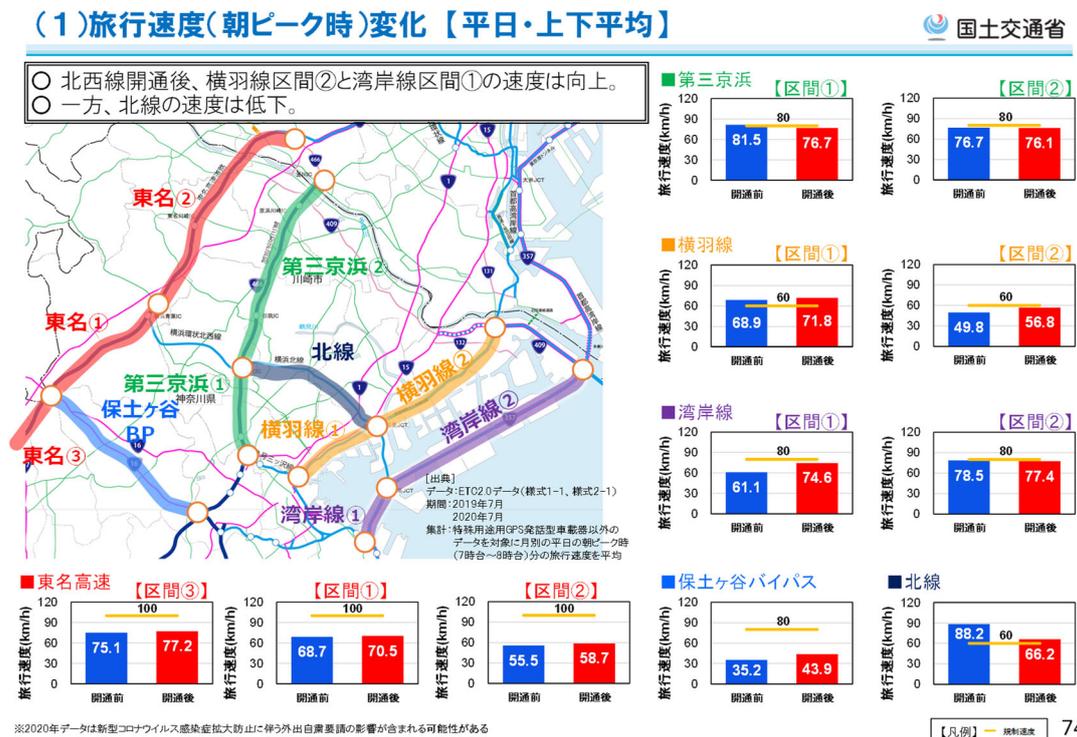
B. 横浜北西線開通による交通状況の変化

1. 自専道の変化

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

73

図 5-105 整備効果説明資料③案(バックデータ集)



74

図 5-106 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 旅行速度(朝ピーク時)変化【休日・上下平均】

国土交通省

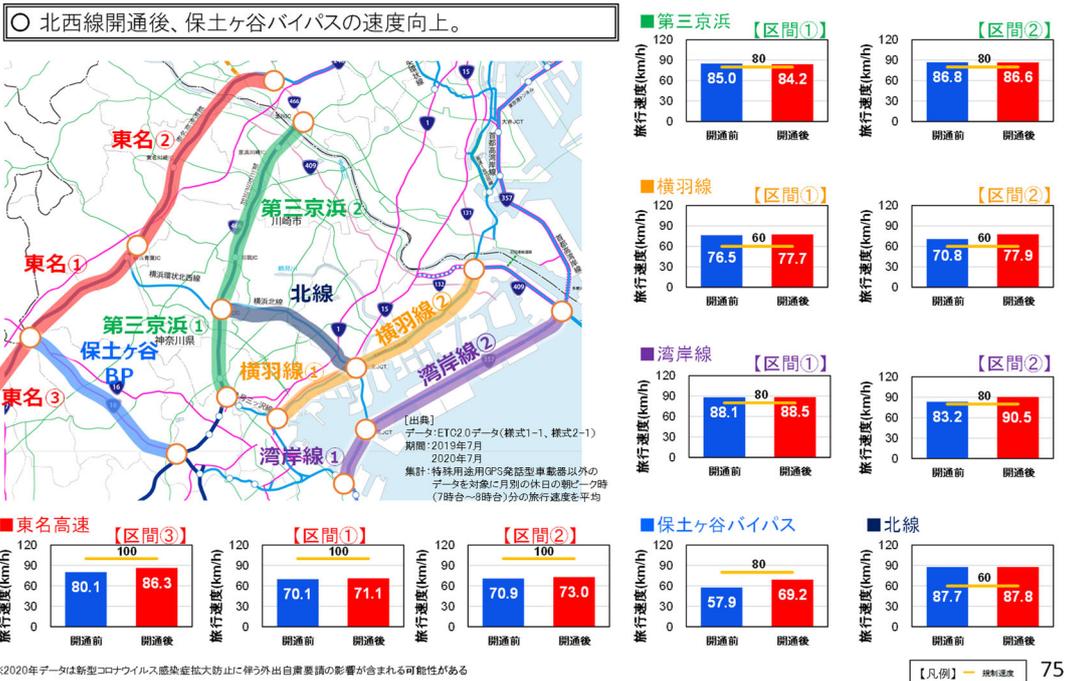


図 5-107 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 旅行速度(夕ピーク時)変化【平日・上下平均】

国土交通省

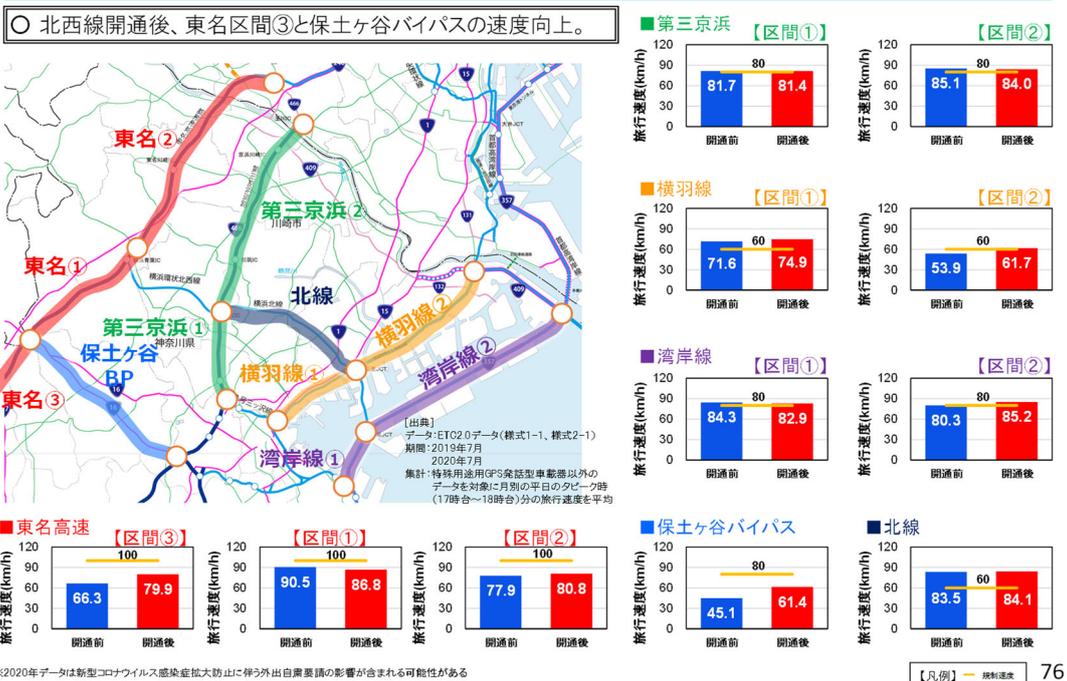


図 5-108 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 旅行速度(タピーク時)変化【休日・上下平均】

国土交通省

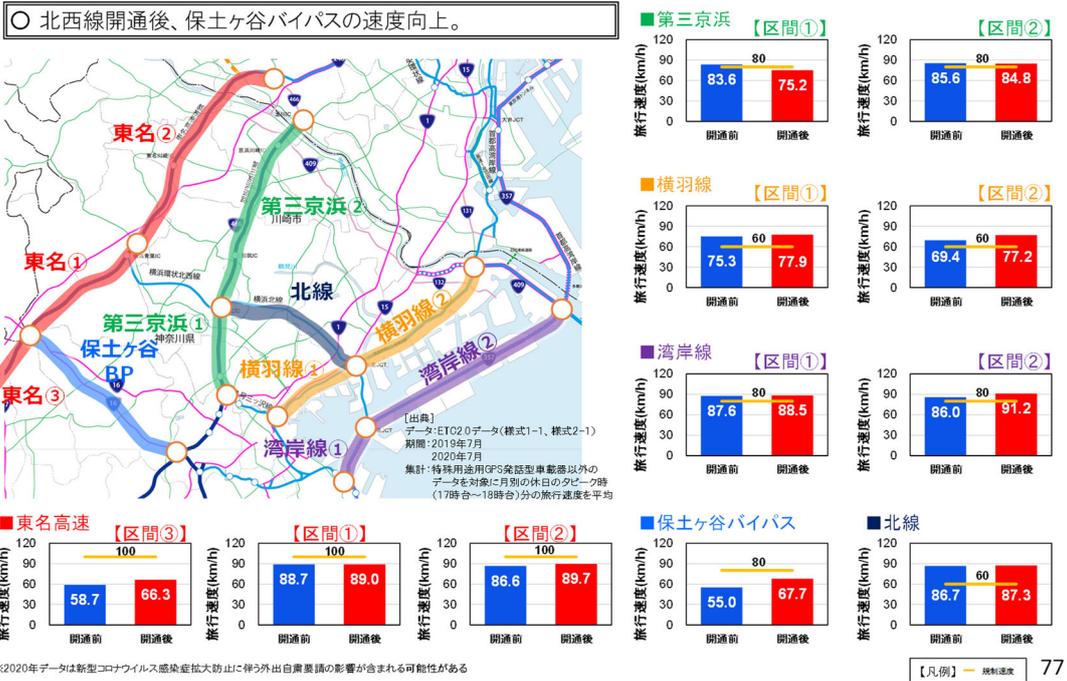


図 5-109 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(2) 交通流態の変化【平日】

国土交通省

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

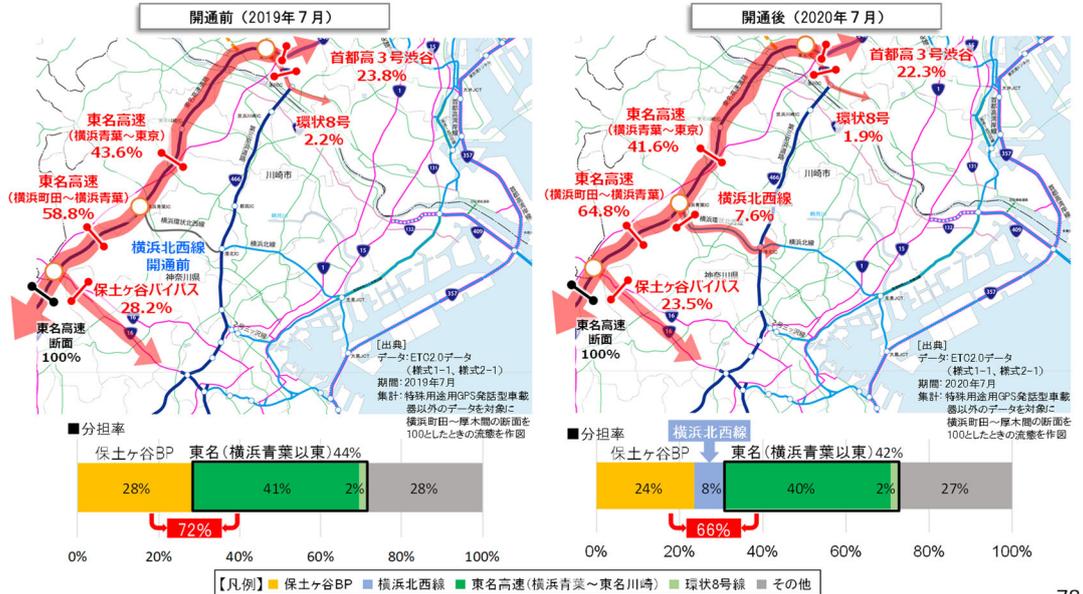


図 5-110 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

77

78

(2)交通流態の変化【休日】

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

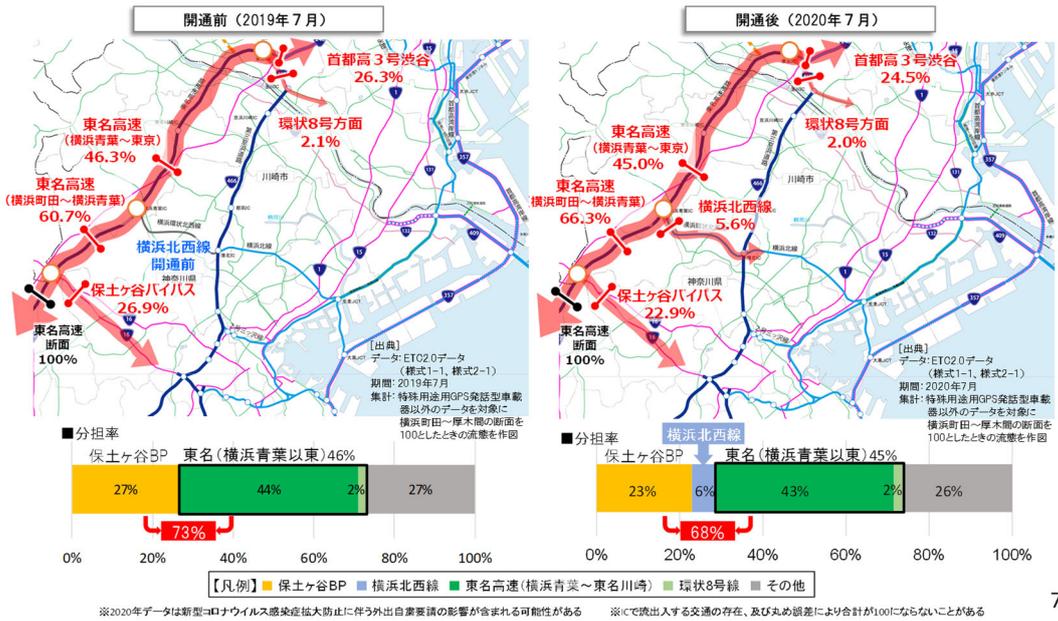


図 5-111 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

B.横浜北西線開通による交通状況の変化
2. 一般道路の変化

※本分析では、2019年7月と2020年7月の前年同月平日で交通状況を比較

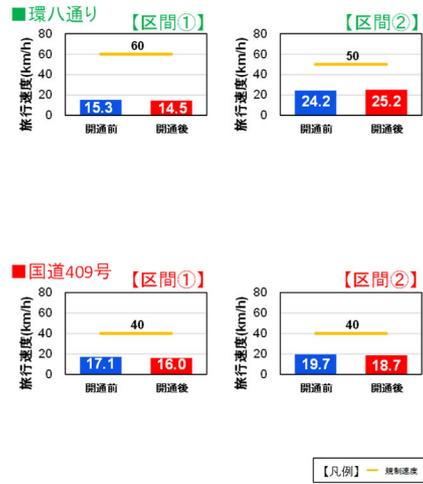
図 5-112 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 旅行速度変化(朝ピーク)【平日・上下平均】

○ 北西線開通後に速度の向上はみられない。



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



81

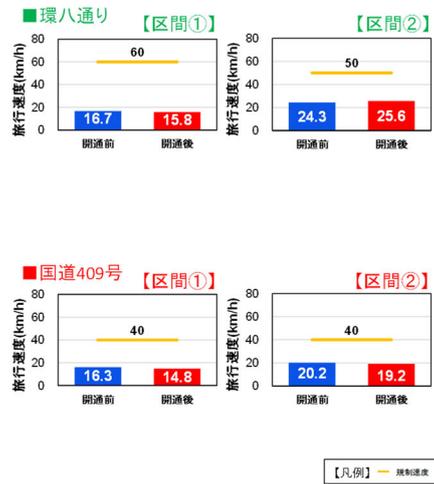
図 5-113 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 旅行速度変化(夕ピーク)【平日・上下平均】

○ 北西線開通後に速度の向上はみられない。



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



82

図 5-114 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 旅行速度変化(モザイク図)【平日・環八通り】

○ 北西線開通後、環八通りの旅行速度に大きな変化はみられない。

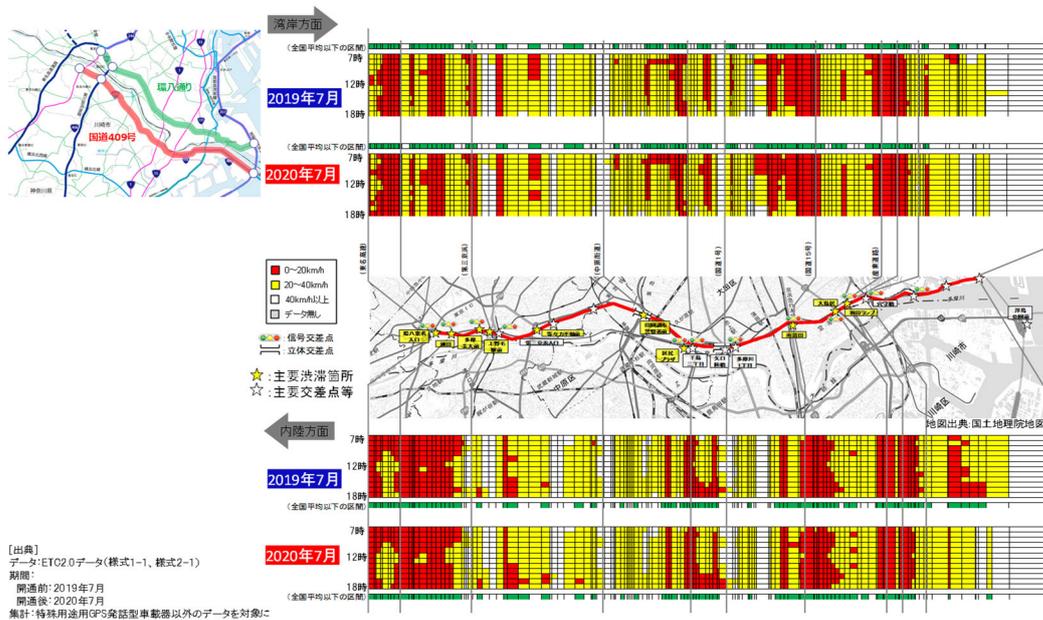


図 5-115 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(1) 旅行速度変化(モザイク図)【平日・国道409号】

○ 北西線開通後、国道409号の旅行速度に大きな変化はみられない。

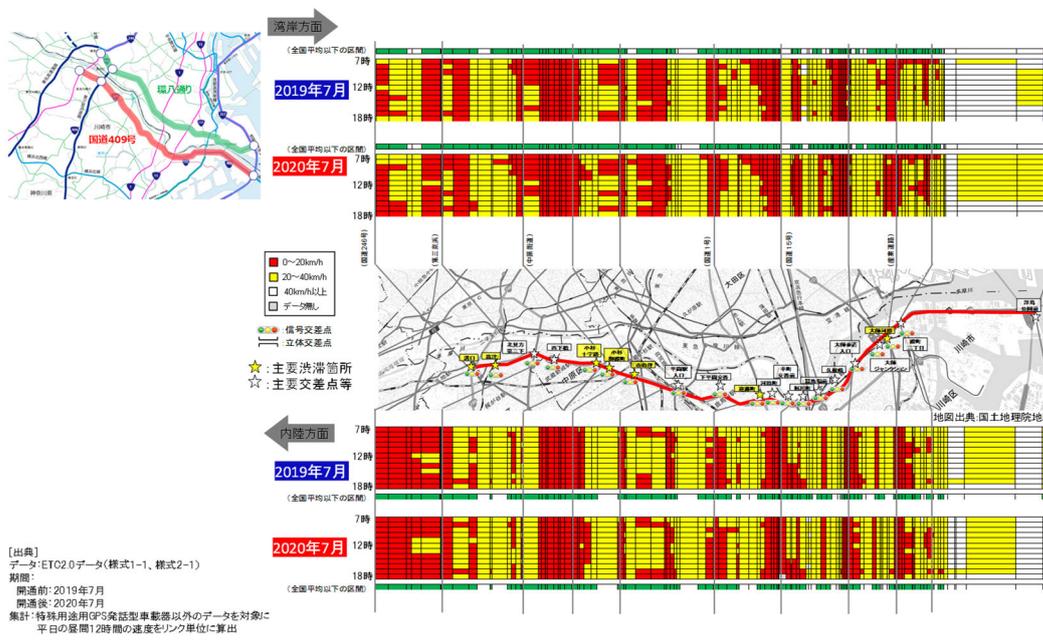
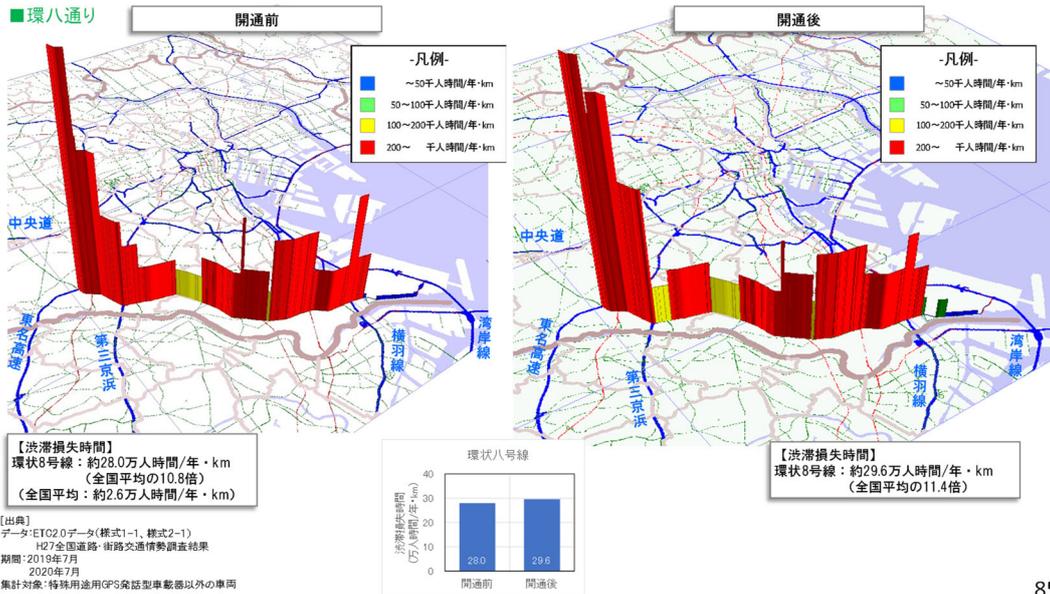


図 5-116 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(2) 渋滞損失時間【平日・環八通り】

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

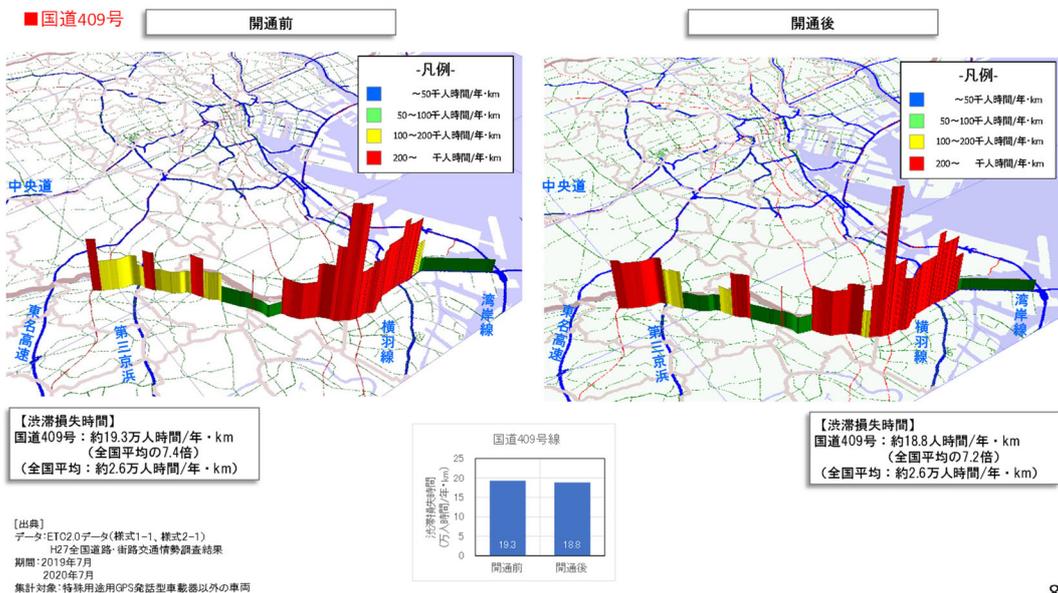


85

図 5-117 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(2) 渋滞損失時間【平日・国道409号】

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



86

図 5-118 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)交通特性変化(トリップ長)【平日・環八通り】

○ 北西線開通後、環八通りのトリップ長に大きな変化はみられない。

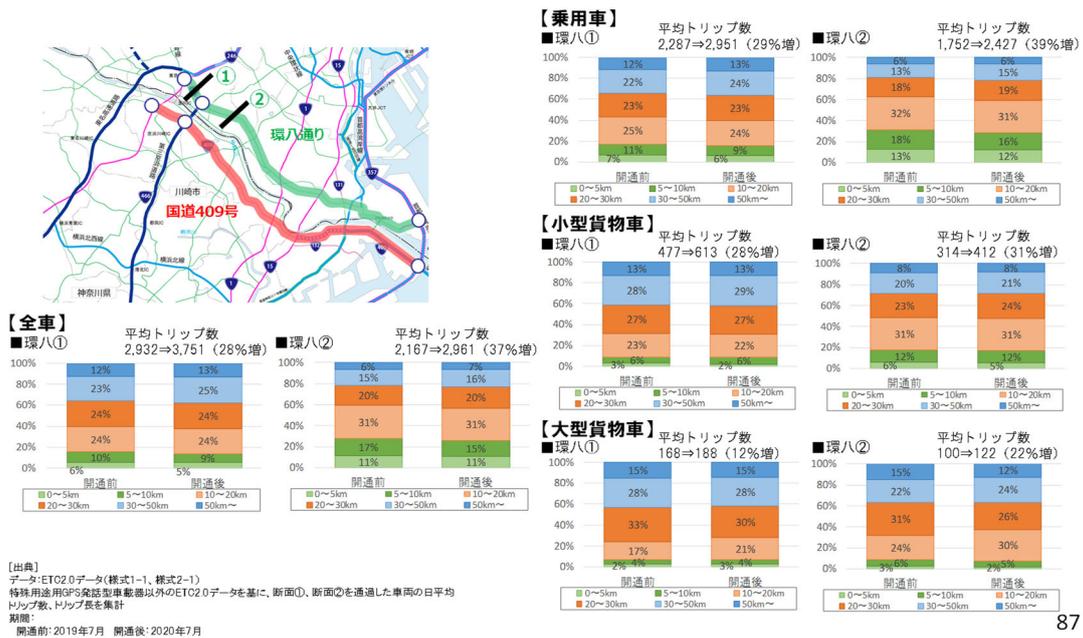


図 5-119 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)交通特性変化(トリップ長)【平日・国道409号】

○ 北西線開通後、国道409号のトリップ長に大きな変化はみられない。

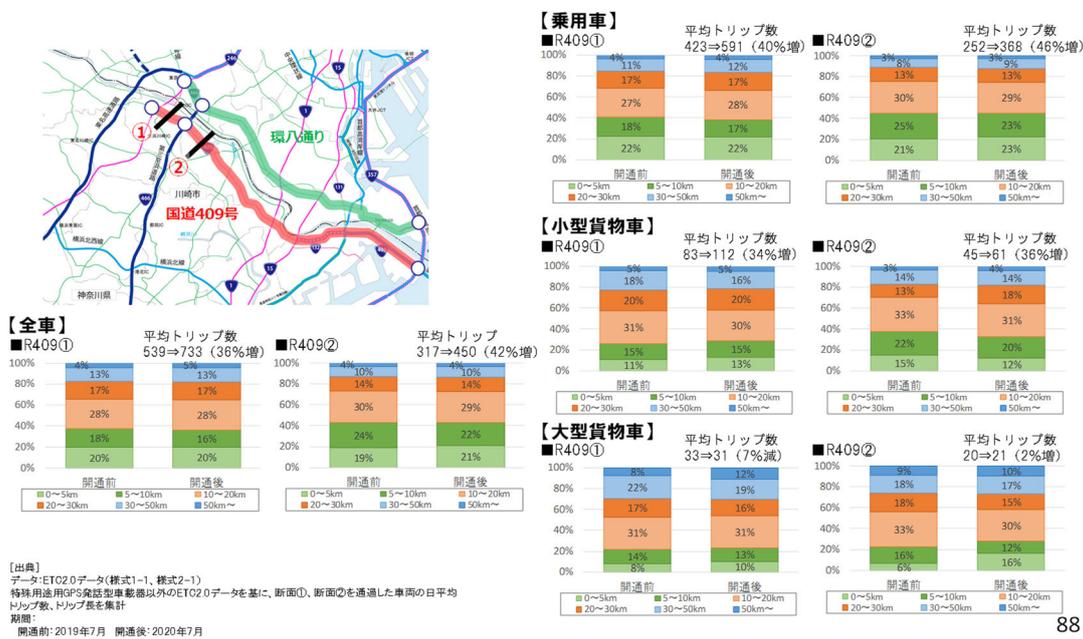


図 5-120 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)交通特性変化(OD)【平日・環八通り】

○ 北西線開通後、第三京浜以南(断面②)では乗用車の外々・内外交通が増加。

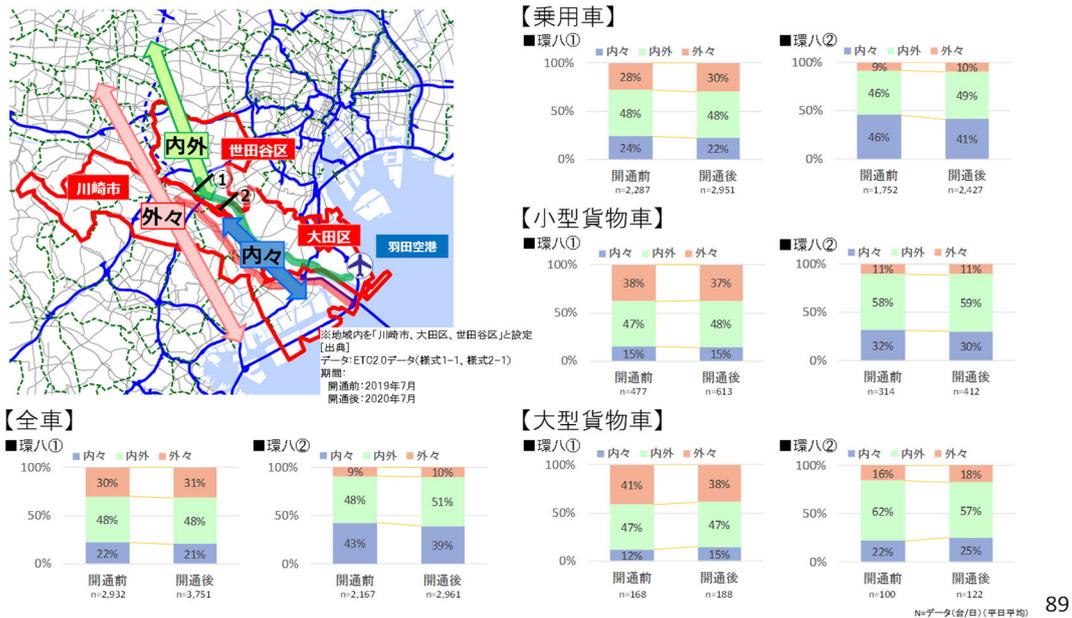


図 5-121 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)交通特性変化(OD)【平日・国道409号】

○ 北西線開通後、国道409号では大きな変化がみられない。

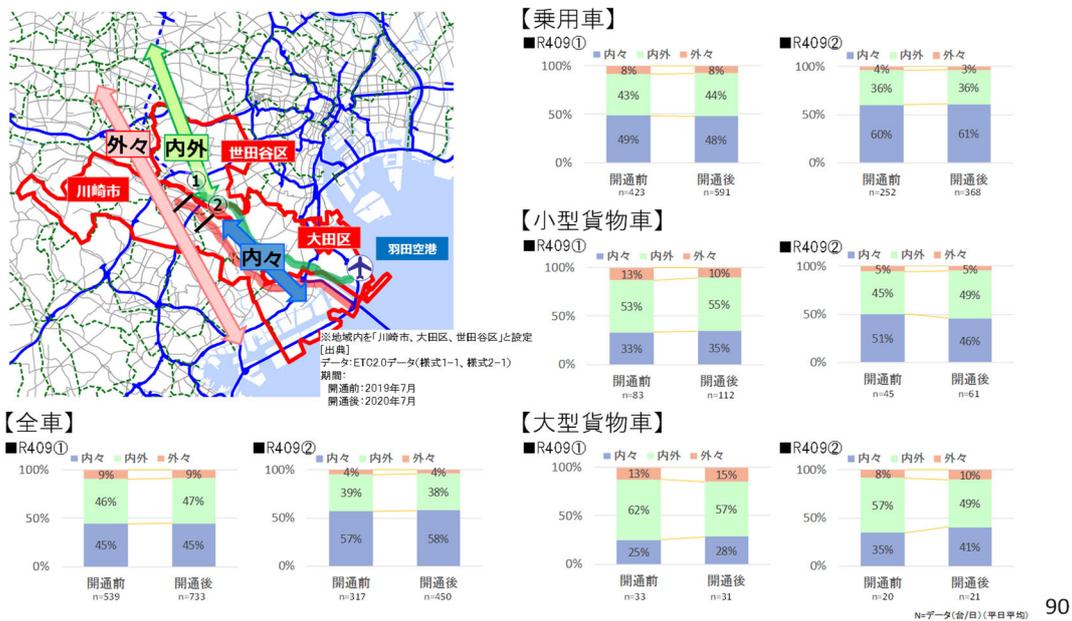
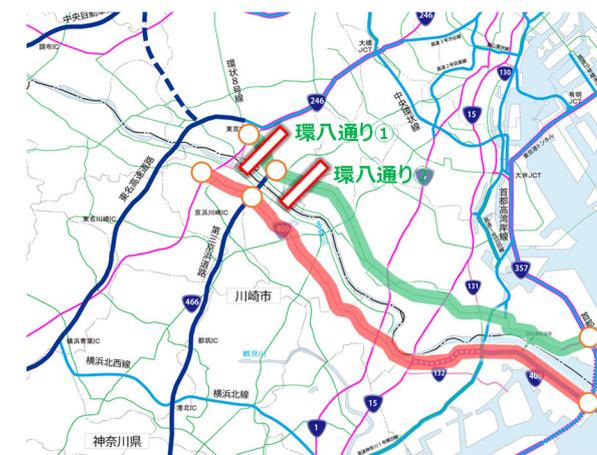


図 5-122 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)交通特性変化(高速道路利用割合)【平日・環八通り】

○ 北西線開通後、環八通りの高速利用割合に大きな変化はみられない。



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

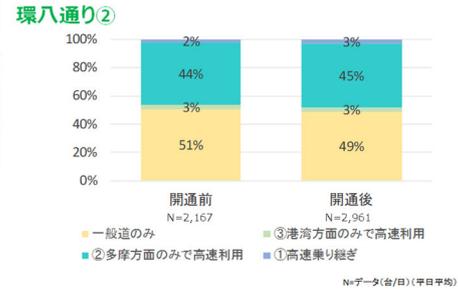
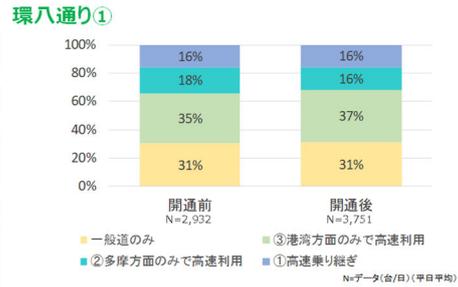
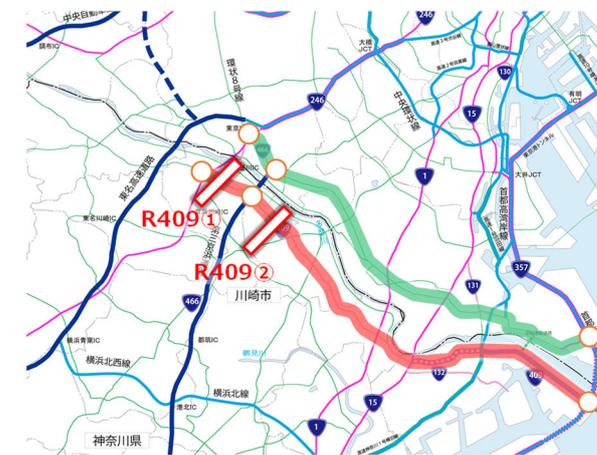


図 5-123 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

(3)交通特性変化(高速道路利用割合)【平日・国道409号】

○ 北西線開通後、国道409号の高速利用割合に大きな変化はみられない。



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

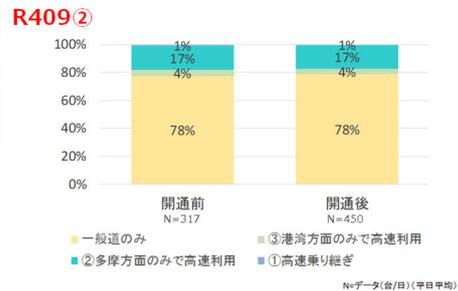
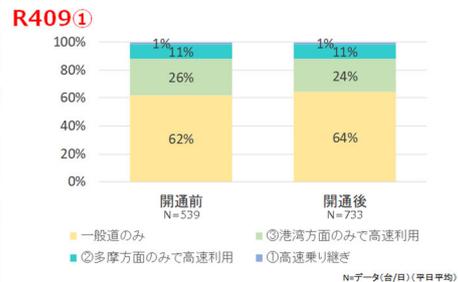


図 5-124 整備効果説明資料③案(バックデータ集)

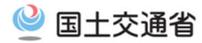
5. 2. 関係者協議資料の作成

関係者間の協議に必要な資料を作成する。

5. 2. 1. 関係者協議資料①の作成

作成した資料を以下に示す。

参考4-2 整備効果事例① 生活道路の交通安全性向上



～外環(関越～東名～湾岸)周辺の交通状況～

- 外環(関越～湾岸)に並行する環状8号線の交通量は約3～4万台(12時間)であり、概ね全ての区間で混雑度が1.0を超えており、慢性的に混雑している。
- また、主に抜け道として利用される周辺の生活道路も混雑している状況。

■環状8号線と周辺の生活道路の交通状況

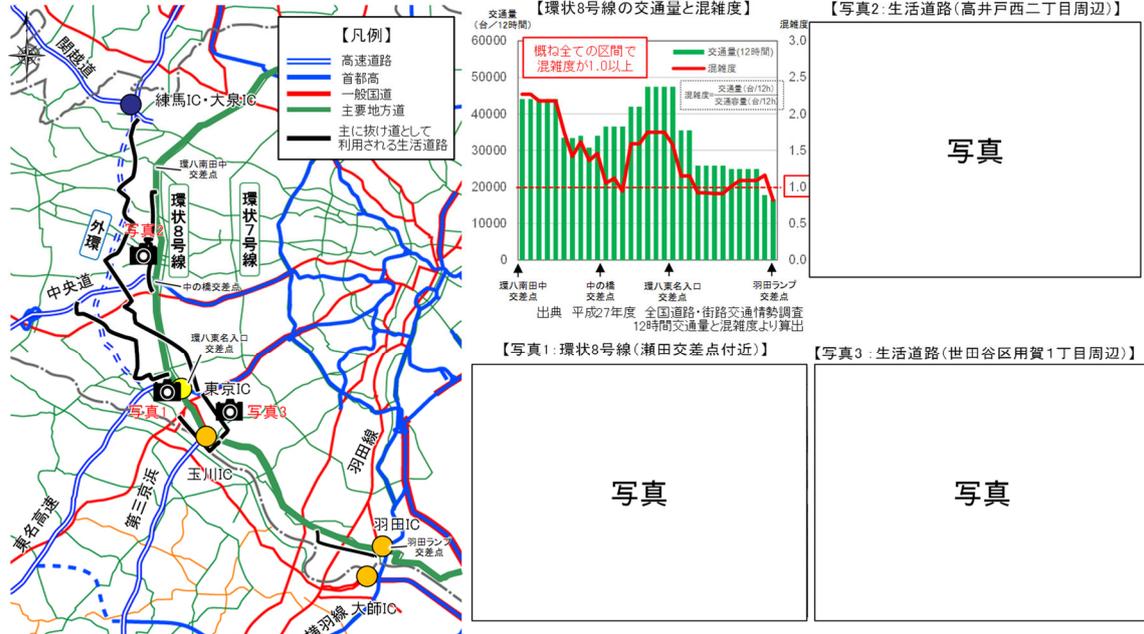
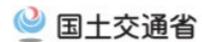


図 5-125 関係者協議資料①案(1)

参考4-2 整備効果事例① 生活道路の交通安全性向上



～外環(関越～東名～湾岸)周辺の交通事故発生状況～

- 外環(関越～湾岸)に並行する環状8号線の交通事故発生率は、都道平均の8～15倍となっている。
- また、主に抜け道として利用される周辺生活道路でも、都内市区町村道平均の2～13倍と高い発生率となっている。

■環状8号線と周辺の生活道路の交通事故発生状況

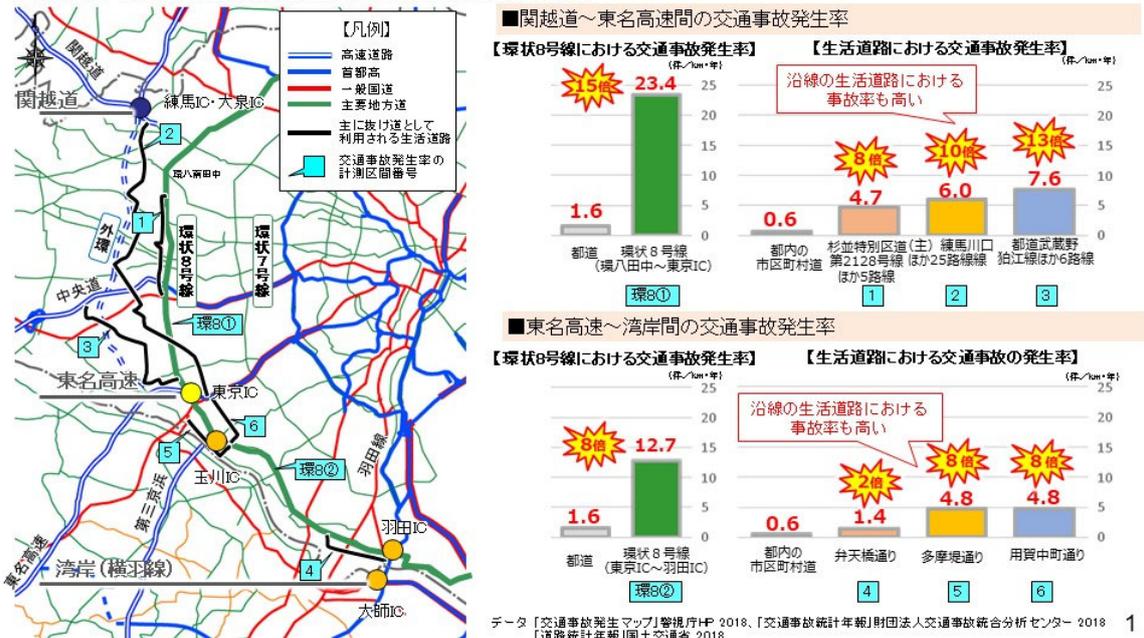


図 5-126 関係者協議資料①案(2)

参考4-2 整備効果事例① 生活道路の交通安全性向上

～外環(関越～東名～湾岸)周辺生活道路の利用状況～

- 関越道(練馬・大泉IC)～東名(東京IC)を乗り継ぐ交通の4%、及び東名(東京IC)～第三京浜(玉川IC)・湾岸線(羽田IC・大師IC)を乗り継ぐ交通の31%は、慢性的に混雑している環状8号線を避け、生活道路を抜け道として利用している。
- 外環(関越～東名、東名～湾岸)の整備により、環状8号線の渋滞が緩和し、生活道路の抜け道利用交通が転換することで、生活道路の安全性向上が期待。

■環状8号線と周辺的生活道路の利用実態



【練馬IC・大泉IC⇄東京ICを乗り継ぐ交通】

■IC乗り継ぎ交通の割合



データ: ETC2.0プローブデータ(2020.7)

ETC2.0プローブデータに基づくサンプル調査によると、関越道～東名間を移動する交通のうち、**約4%**は生活道路を利用

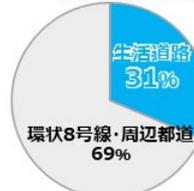
外環が整備されると...

環状8号線等の幹線道路を通行していた車両が外環利用に転換し、幹線道路の渋滞緩和

幹線道路の渋滞を避けていた抜け道利用が転換し、生活道路の安全性向上が期待される

【東京IC⇄玉川IC・羽田IC・大師ICを乗り継ぐ交通】

■IC乗り継ぎ交通の割合



データ: ETC2.0プローブデータ(2020.7)

ETC2.0プローブデータに基づくサンプル調査によると、東名高速～湾岸間を移動する交通のうち、**約31%**は生活道路を利用

外環が整備されると...

環状8号線等の幹線道路を通行していた車両が外環利用に転換し、幹線道路の渋滞緩和

幹線道路の渋滞を避けていた抜け道利用が転換し、生活道路の安全性向上が期待される

図 5-127 関係者協議資料①案(3)

参考4-3 整備効果事例② 大気環境の改善 ～考え方～

- 自動車の排出ガスは、一定速度までは走行速度が向上すると排出量が低下する。
- 高規格道路の整備により旅行速度が向上することで排出量の削減が期待される。

■走行速度と大型車の排出係数の関係



出典:「国土交通省国土技術政策総合研究所:道路環境影響評価等に関する自動車排出係数の算定規程(平成22年度版)」より作成

■高規格道路整備による排出量削減のイメージ

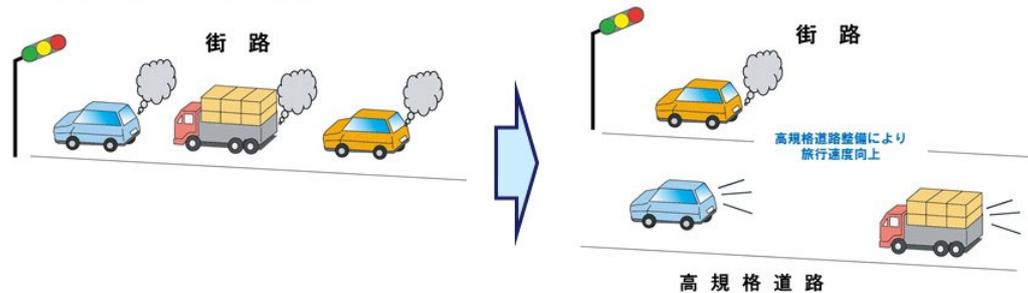
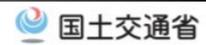


図 5-128 関係者協議資料①案(4)

参考4-3 整備効果事例② 大気環境の改善
～外環利用と環八利用の比較例～



○ 外環整備により現状の環八利用から高速道路利用に転換することで旅行速度が向上し、大型車1台あたりの排出量が、NO_xで約3割、SPMで約5割、CO₂で約3割の減少が期待。

■ 環八利用から外環利用に転換した場合の大型車1台あたりの排出量の比較

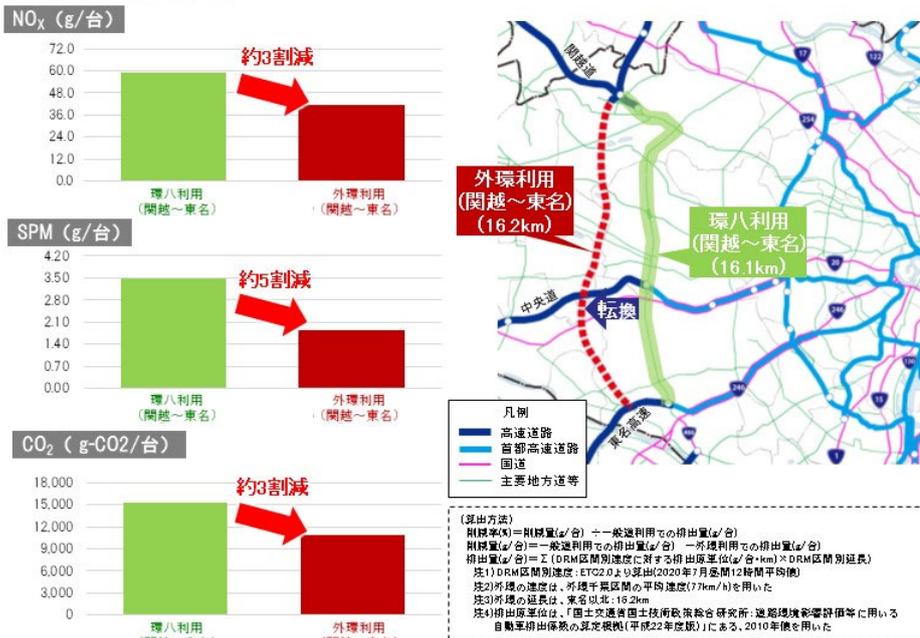


図 5-129 関係者協議資料①案(5)

5.2.2. 関係者協議資料②の作成
作成した資料を以下に示す。

(1) 関係者協議資料骨子案

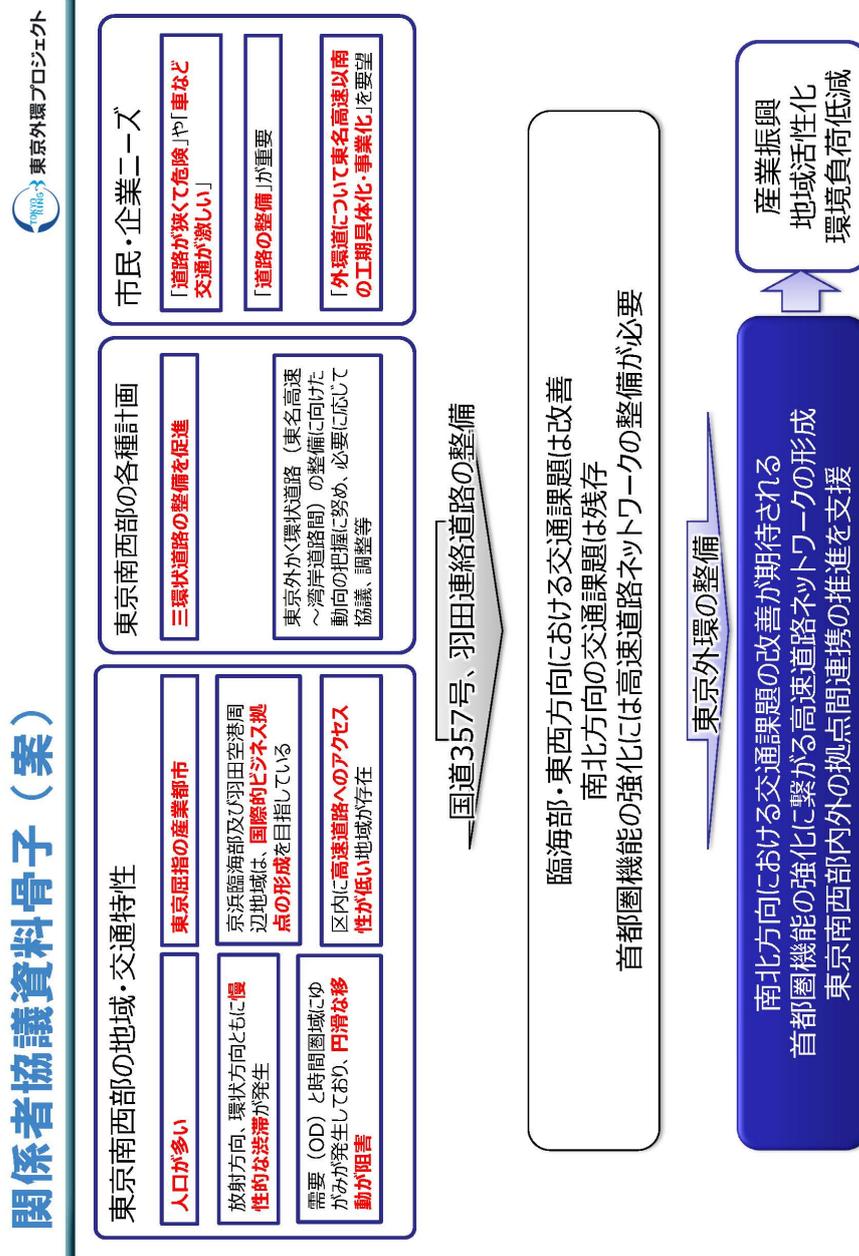


図 5-130 関係者協議資料②案