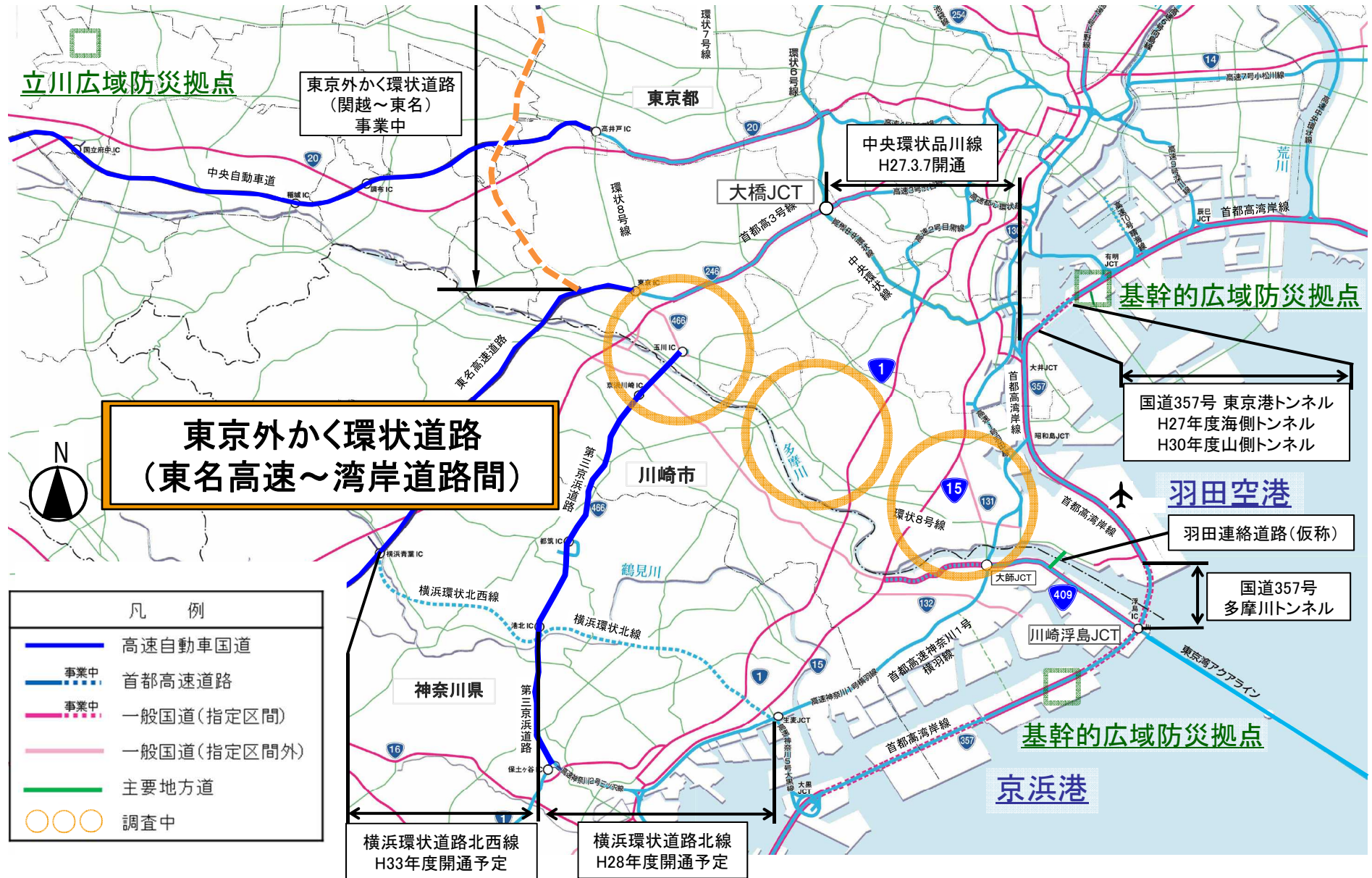
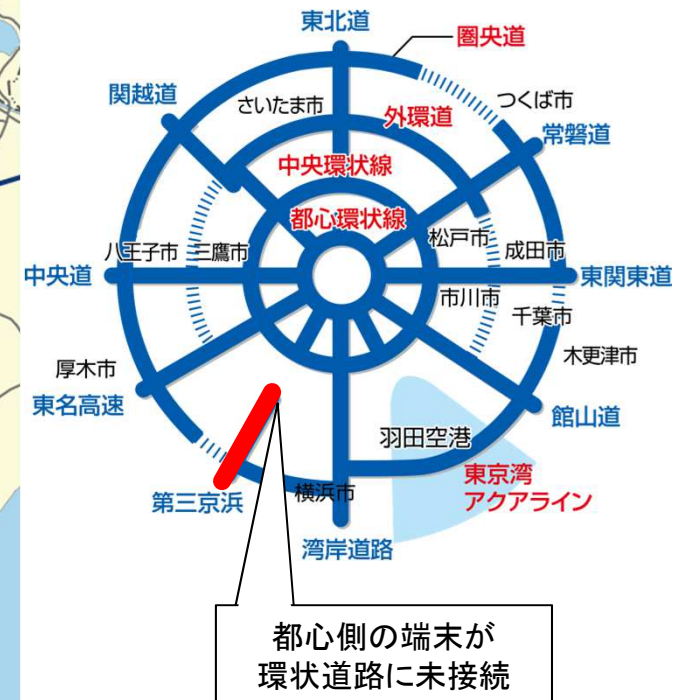


東京区部南西部・川崎市域の状況



環状道路に未接続の放射道路が存在

- 東名高速～湾岸道路間は、計画が具体化されていない。
- 9放射の中で、都心側の末端が環状道路に繋がっていないのは第三京浜のみ。



放射道路の断面交通量

- 第三京浜の末端で、1日約7万台が都内の一般道に流出入している。
- 関越道～東名高速間の開通時に、東名高速～湾岸道路間が整備されないことによる東名JCT周辺の渋滞等に対する懸念の声がある。



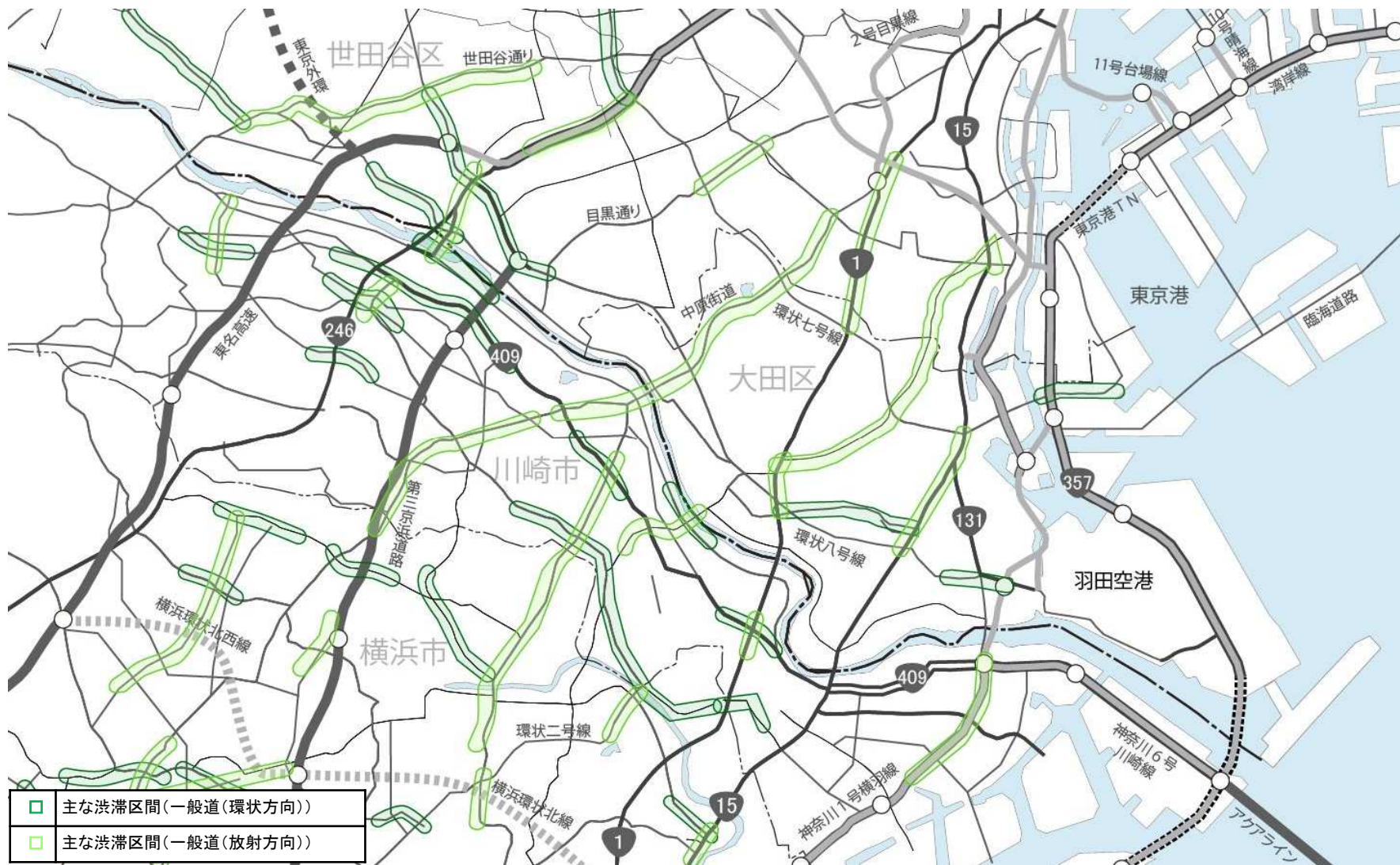
東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)対応の方針より[国交省・東京都(H21.4)]

<これまでいただいた意見>

- 東名以南が延伸されないまま東名ジャンクションが整備されるとジャンクション周辺の道路が渋滞すると思われ、それらが生活道路へ影響を及ぼすことが心配(後略)
- 大気質への影響を考慮して東名以南を整備して欲しい

東京区部南西部・川崎市域における主要な渋滞箇所

○ 東京区部南西部・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)

環状8号線・国道409号の旅行速度

○ 主要幹線道路である環状8号線・国道409号線では、特に東名高速～第三京浜間と国道1号～産業道路間を中心に、主要交差点を先頭として渋滞が発生している。

路線位置



沿道写真

①環状8号線瀬田交差点

・内陸方面が交差点を先頭に渋滞

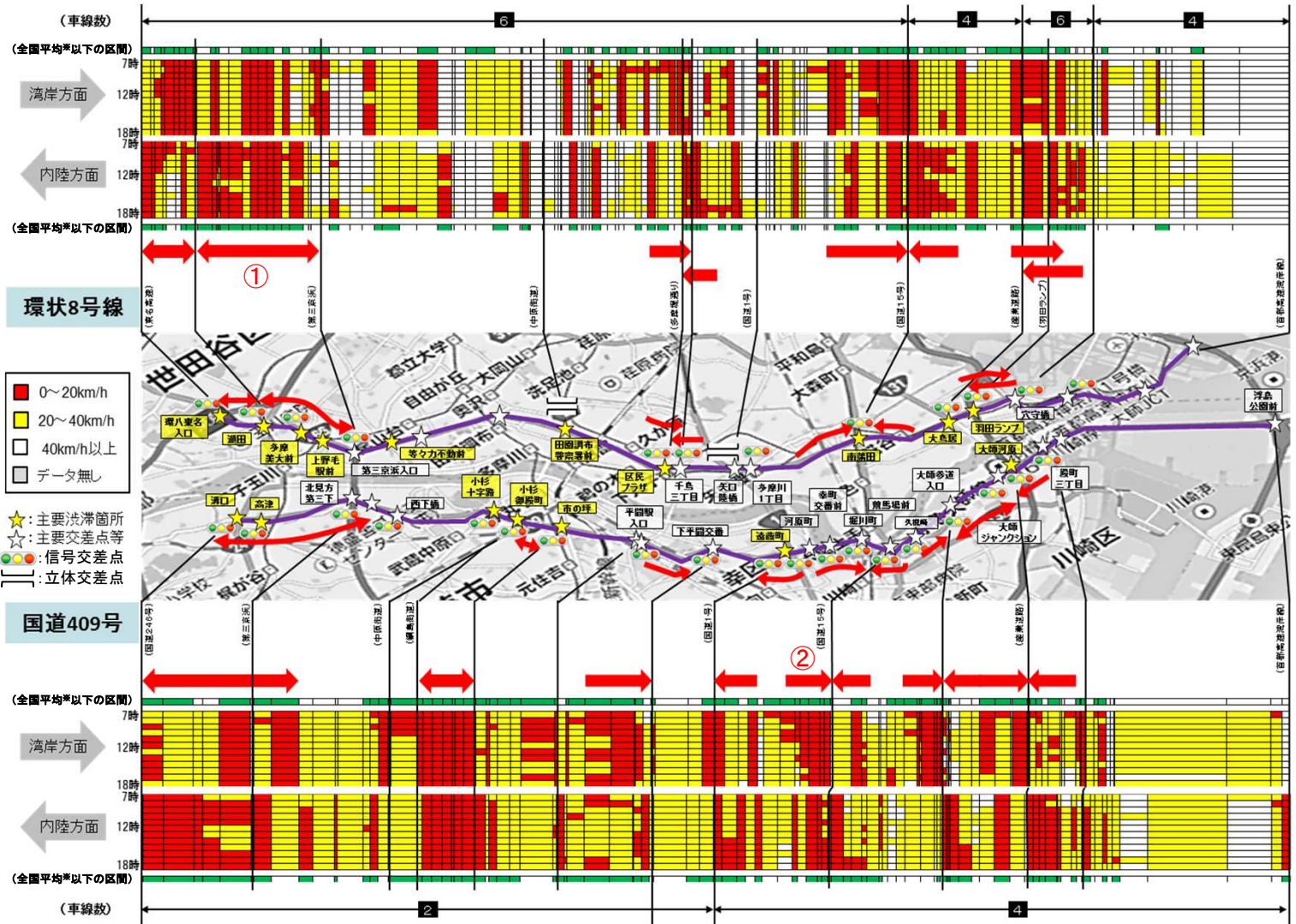


②国道409号堀川町交差点付近

・内陸、湾岸方向に渋滞



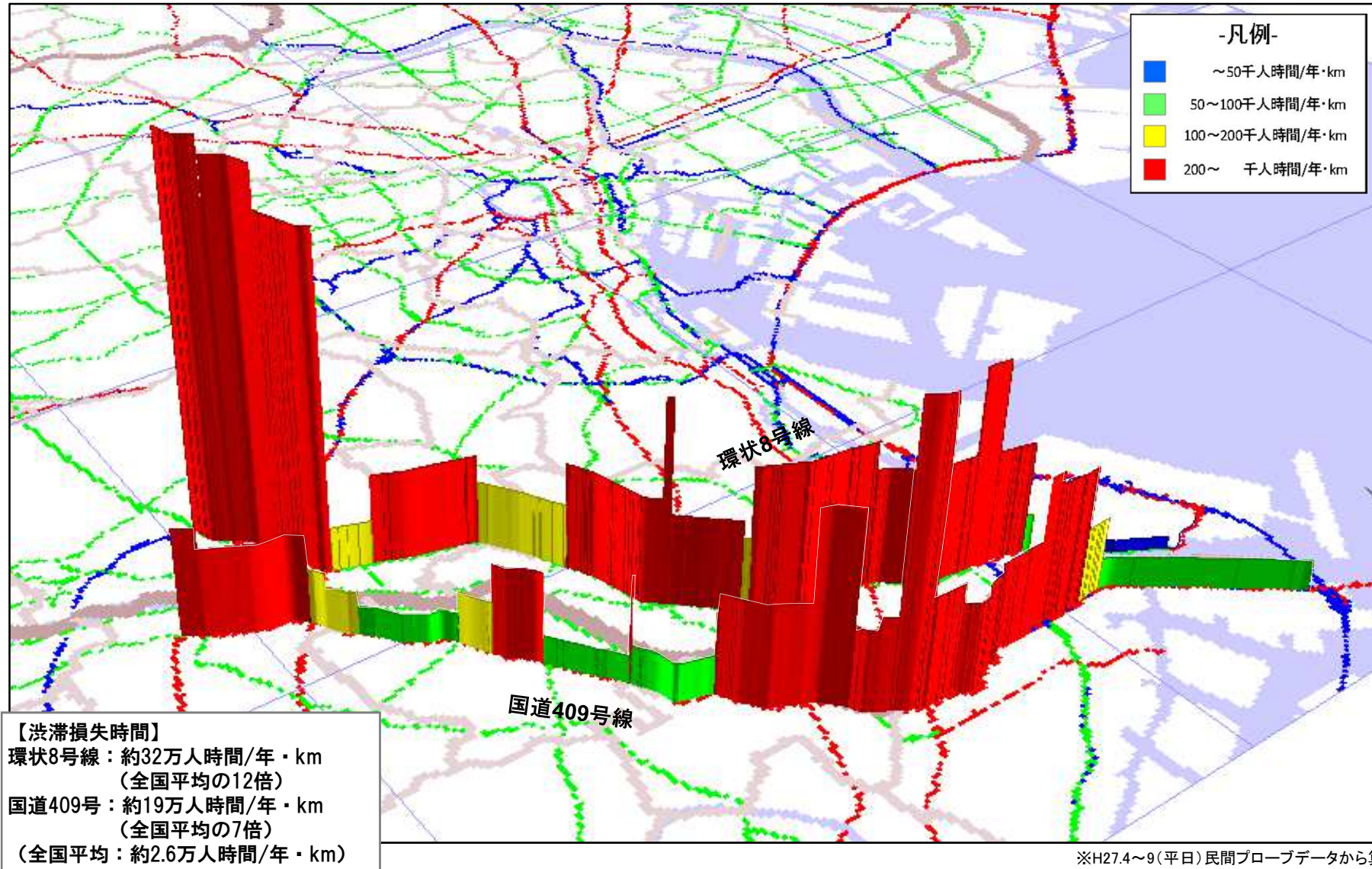
旅行速度



※全国平均: H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度の全国平均(一般道路計)26.1km/h ※H27.4~9(平日)民間プローブデータから算定

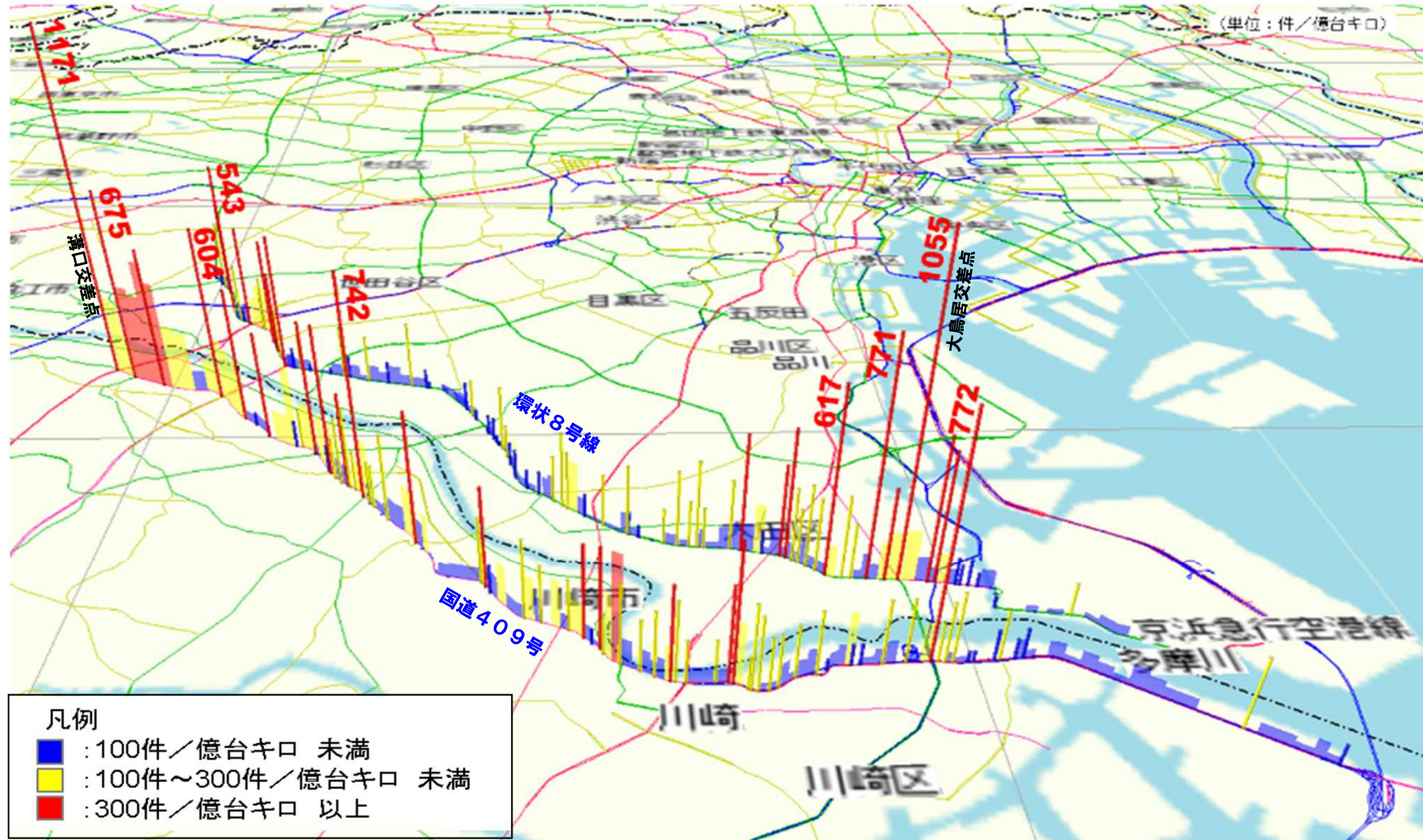
環状8号線・国道409号の渋滞損失

- 主要幹線道路である環状8号線・国道409号線の渋滞損失は、全国平均の7～12倍。特に、環状8号線の東名高速～第三京浜間が著しい。



環状8号線・国道409号の死傷事故率

- 主要幹線道路である環状8号線・国道409号においては、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。

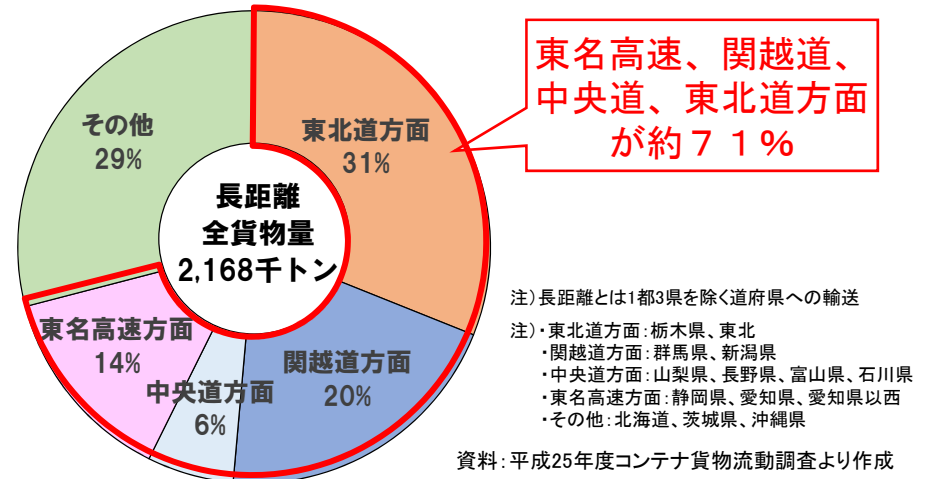


立地する主要な空港・港湾

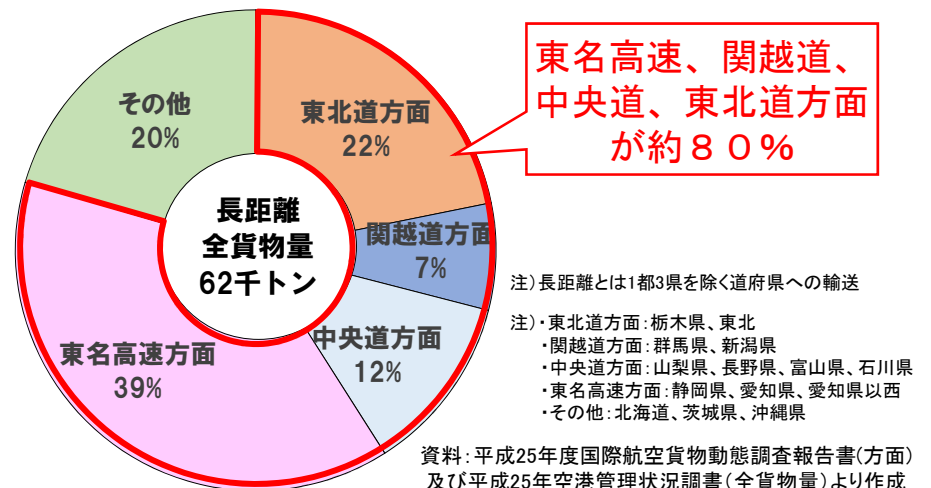
- 当該地域は、臨海部に我が国のゲートウェイである羽田空港・京浜港が立地。
- 首都圏のみならず遠方へ輸送するために各放射高速への円滑なアクセスが必要。



臨海部と主な放射高速の位置関係



京浜港の方面別長距離貨物量の割合

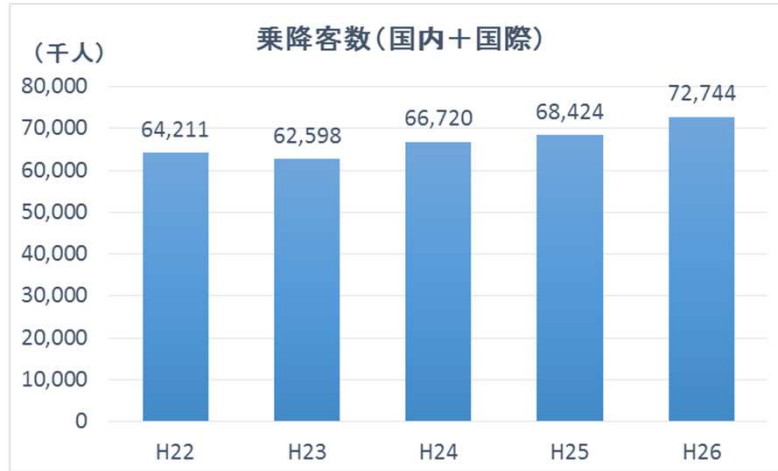


羽田空港の方面別長距離貨物量の割合

羽田空港の旅客利用の状況

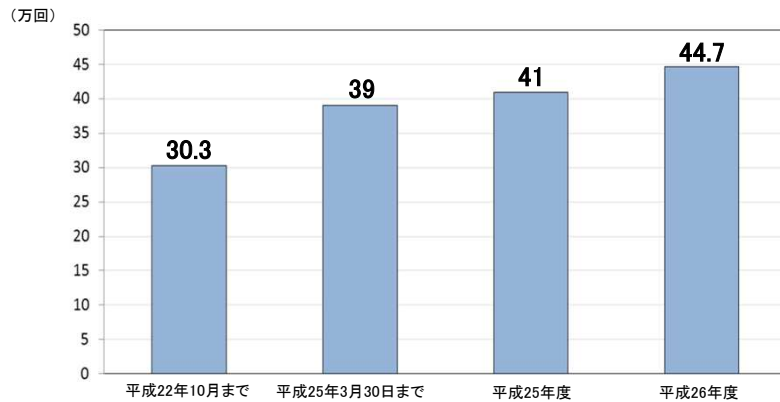
- 羽田空港の乗降客数は国内線、国際線の合計で年間7千万人を越え、全国一位。
- 羽田空港へのアクセス手段のうち、約半分は「バス」「自家用車」「タクシー」を利用。

■羽田空港の乗降客数の推移



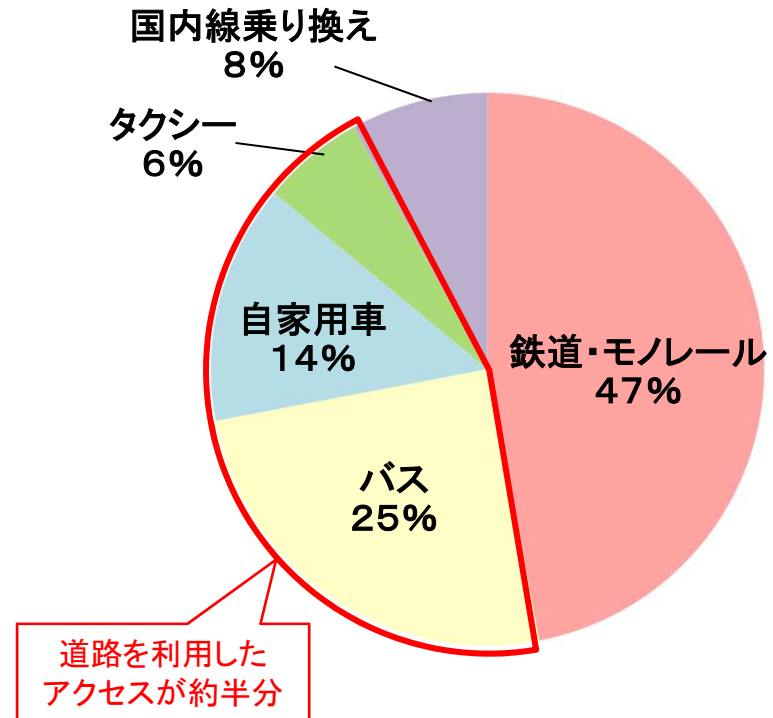
出典:国土交通省 航空統計データ『空港管理状況調書』(H26)

■羽田空港の発着枠の増加



資料:国土交通省航空局資料(H25)

■羽田空港へのアクセス分担率



出典:平成26年度国際航空旅客動態調査速報値

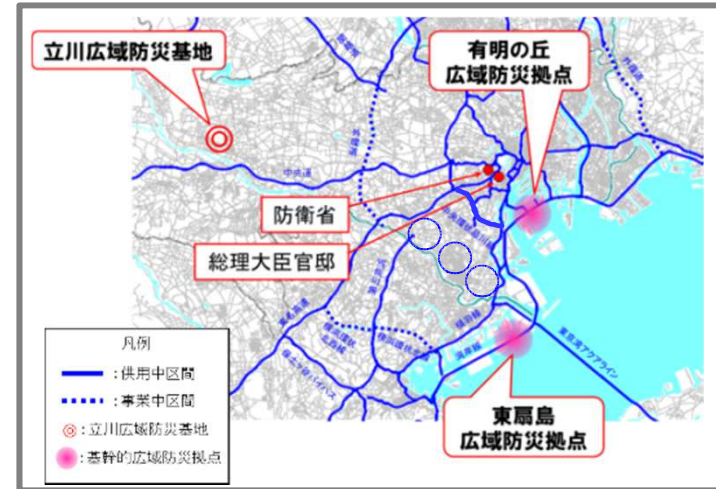
防災拠点等の配置状況

○ 臨海部には、災害時における海上・河川・陸上輸送等への中継基地や広域支援部隊等の一時集結地等として機能する東扇島広域防災拠点が整備されている。



【首都圏の防災拠点等】

出典：『「首都直下地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画』より作成



立川広域防災基地：災害対策本部機能の代替施設
 有明地区：応援部隊の活動拠点や広域医療搬送の拠点
 東扇島地区：物流のコントロール拠点

【防災基地、広域防災拠点の位置図】

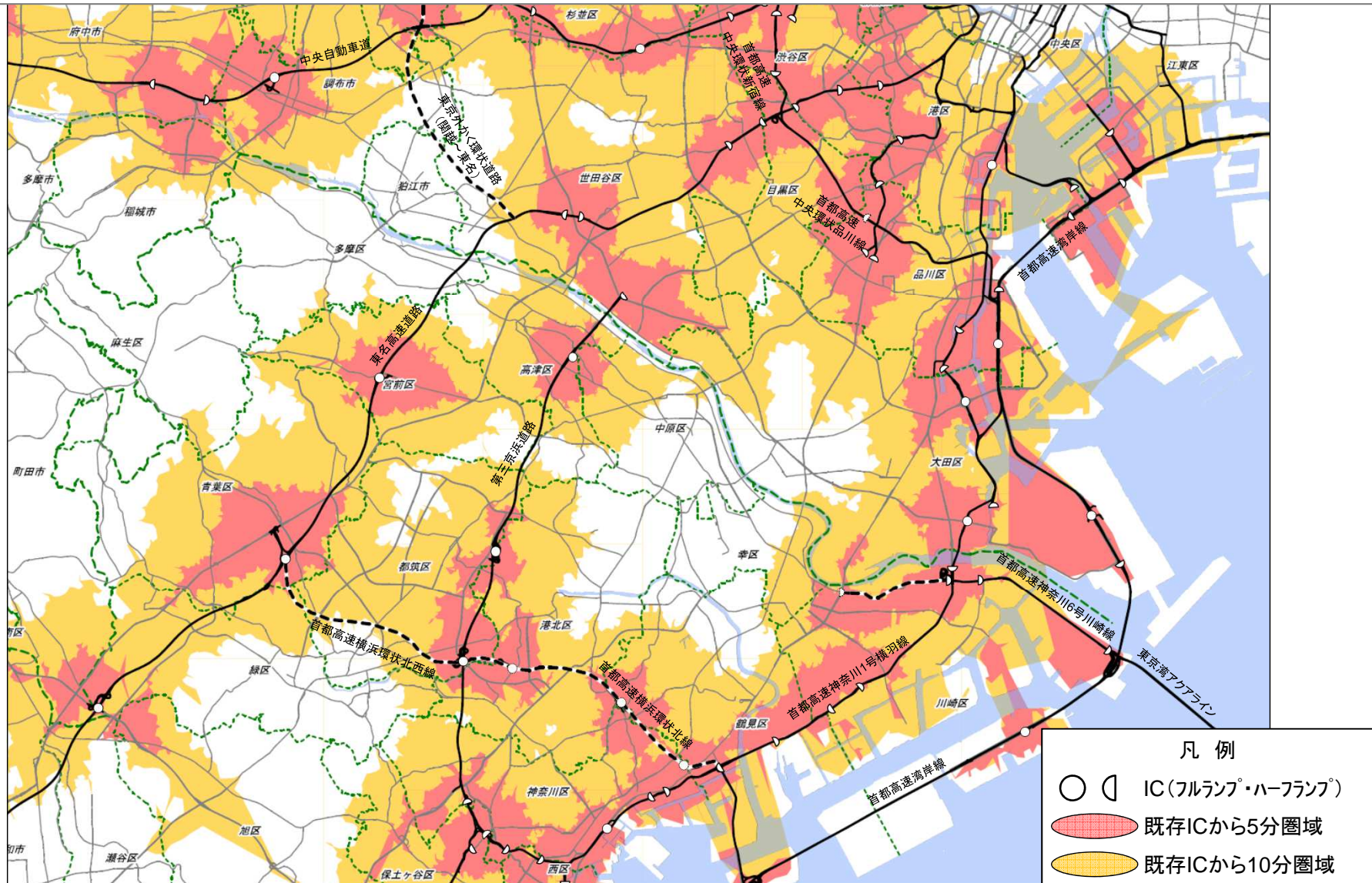
災害対策基本法に基づく緊急災害対策本部の設置場所

- ① 総理大臣官邸(危機管理センター)
- ② 内閣府(8号館)
- ③ 防衛省(中央指揮所)
- ④ 災害対策本部予備施設へ(立川広域防災基地内)

出典：内閣府HP (<http://www.bousai.go.jp/oukyu/kunren/yobishiisetu/>)

高速道路へのアクセス

- 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。

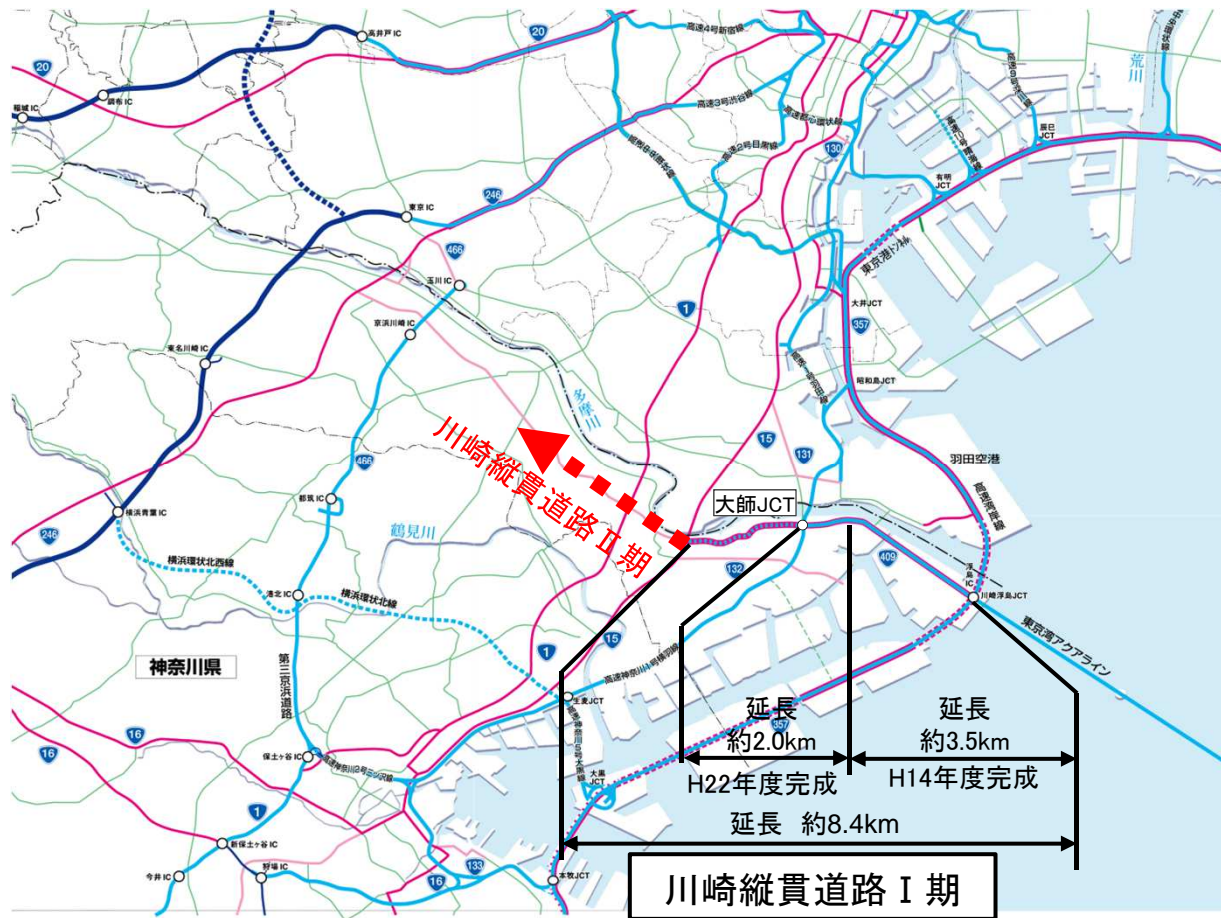


※既存路線及び事業中路線(外環(関越～東名)、横浜環状北線・北西線)のICからの時間圏域を算出
※民間プローブデータのない路線は、10km/hと想定

※H27.4~9(平日)民間プローブデータから算定

川崎縦貫道路計画

- 川崎縦貫道路は、川崎市を縦貫し、川崎市内各地を相互に連絡することで、開発拠点を支援するとともに、他の幹線道路と一体となったネットワークを形成する路線。
- 既に事業中のⅠ期区間(湾岸道路～国道15号:L=8.4km)と調査中のⅡ期区間(国道15号～東名高速:L=約15km)からなる延長約23kmの幹線道路。



【経緯】

- 平成2年8月 都市計画決定
(国道15号～浮島)
- 平成6年12月 川崎縦貫(Ⅱ期)地域高規格道路、計画路線に指定
- 平成7年8月 川崎縦貫(Ⅱ期)地域高規格道路、調査区間に指定
- 平成9年12月 アクアライン(浮島JCT)開通
- 平成14年4月 高速川崎縦貫線(浮島JCT～殿町IC)開通
- 平成18年2月 大師JCTの整備方針公表
 - ・大師以西の整備先送り
 - ・大師JCTの暫定型整備
- 平成22年10月 高速川崎縦貫線(殿町IC～大師JCT)開通