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６回）の開催結果概要

令和５年２月１日（水）

国土交通省、東京都及び川崎市の３者は、今回の計画検討協議会において、以下のとおり意見交換及び確認をした。

１．社会情勢の変化について

○ 事務局より、社会情勢の変化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。

・ コロナ禍の交通情勢を踏まえ、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。

・ 計画の具体化にあたっては、引き続き、社会情勢の変化を把握しながら、透明性の高いプロセスの中で検討を進めていくこと。

・ 地域への影響が小さくなるよう配慮するべき。

２．前回からの検討状況について

○ これまでの検討に加え、社会情勢の変化に対応できるよう、周辺地域の交通状況の変化等を考慮しながら、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。

○ 引き続き、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、検討することを確認した。

○ これらの検討を基に、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。

以　上

1. 計画検討協議会の振り返り

2. 社会情勢の変化

3. 前回からの検討状況

- 整備効果
- 周辺地域の交通状況
- 川崎縦貫道路の経緯
- 当該地域の周辺状況

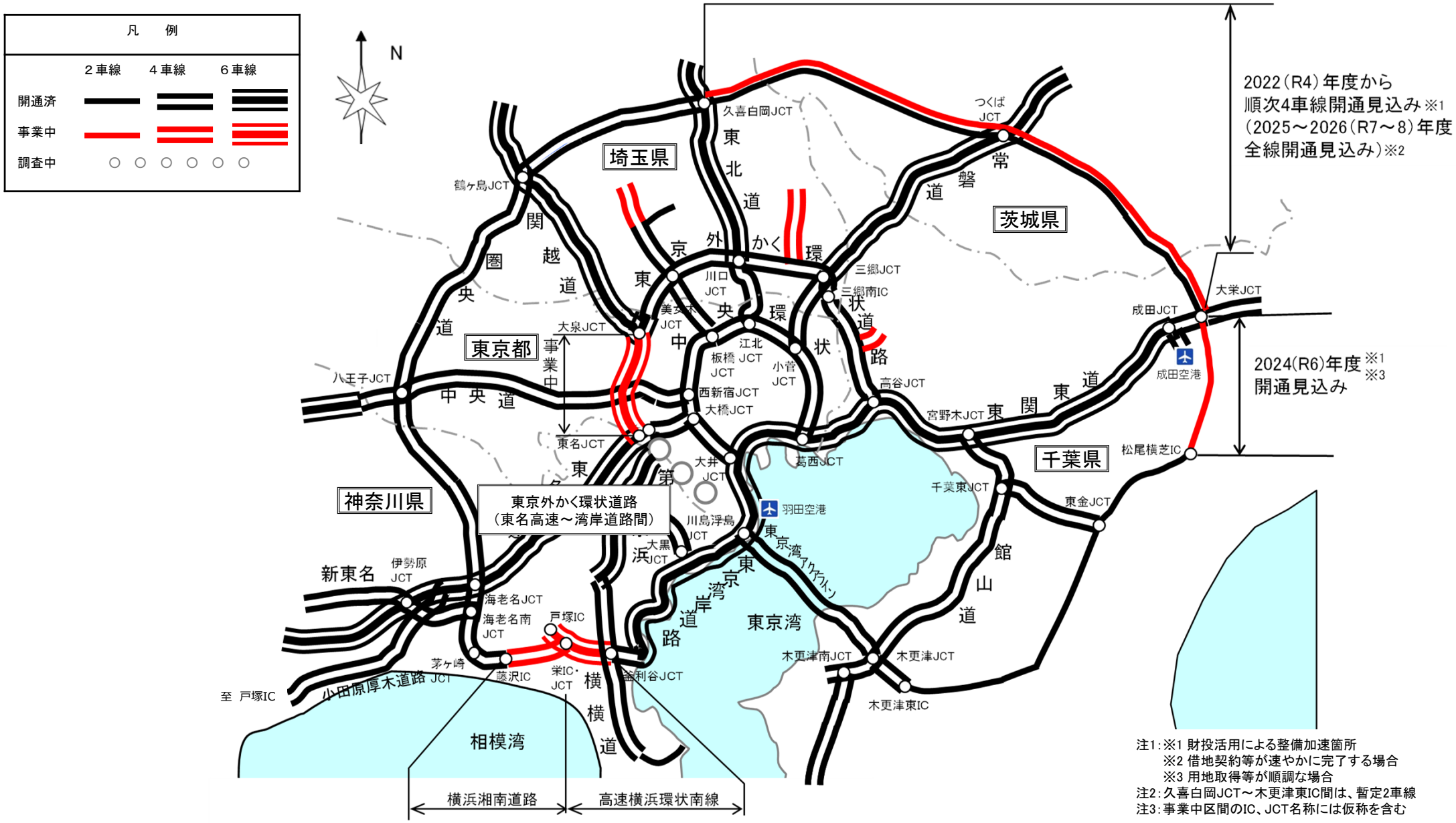
4. 今後の進め方（案）

1．計画検討協議会の振り返り

首都圏三環状道路の概要

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。
（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。）



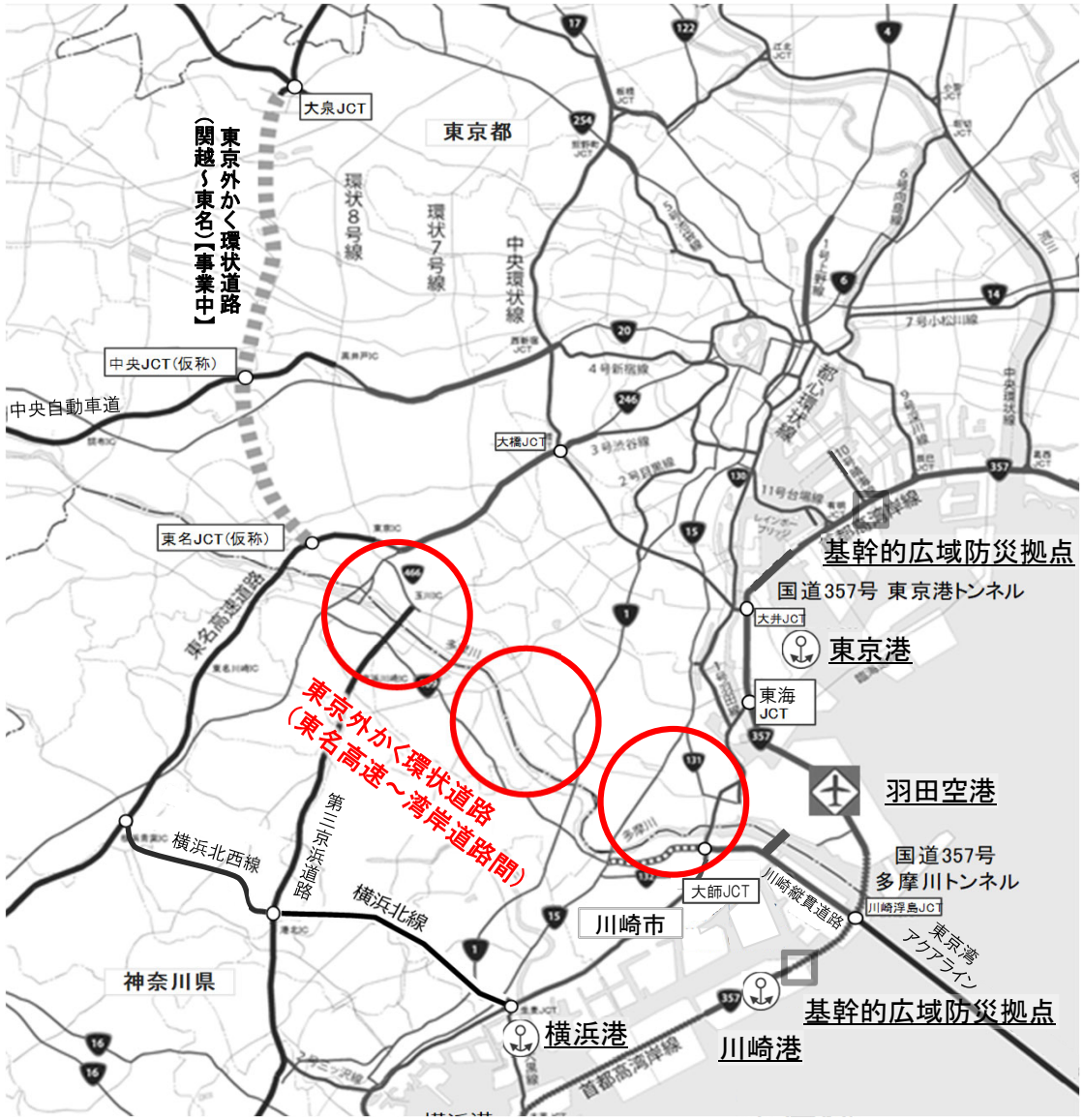
注1：※1 財投活用による整備加速箇所
※2 借地契約等が速やかに完了する場合
※3 用地取得等が順調な場合
注2：久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線
注3：事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

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

国土交通省

○　平成28年2月に計画の具体化に向けて必要な意見交換、検討を行うことを目的に計画検討協議会（構成員：国土交通省、東京都、川崎市）を設置し、現在、計画の必要性や概略ルートに関する論点等について検討を進めており、これまで5回の意見交換を実施。

■位置図



■これまでの計画検討協議会の実施状況

第1回　平成28年2月10日
- 首都圏における道路ネットワークの状況、課題について
- 地域の状況、課題について　等

第2回　平成29年7月26日
- 調査報告（概要）　等

第3回　平成29年12月22日
- 周辺自治体の意見聴取結果
- 概略ルート等の比較について（案）　等

第4回　平成30年5月16日
- 有識者及び周辺自治体等への意見聴取方法（案）　等

第5回　令和元年6月26日
- 有識者及び周辺自治体等への意見聴取結果について　等

■第5回計画検討協議会後の沿線の社会情勢変化

- 令和元年10月12日　令和元年台風第19号による浸水被害
- 令和2年4月7日　緊急事態宣言（新型コロナ感染症）
- 令和2年10月18日　「東京外かく環状道路（関越～東名）」における陥没事故

～現在に至る～

計画検討協議会の振り返り（これまでの検討状況）

国土交通省

	主な検討内容	主な意見
第1回 （平成28年2月）	○首都圏における道路ネットワークの状況、課題 ○地域の状況、課題	○東名高速～湾岸道路間は外環道の最後の区間であるとともに、3環状の総仕上げの区間であり、つなげることで中央環状線や圏央道のように大きな効果が期待されることから、その整理は地域的視点のみならず広域的視点からも行うことが望ましい。
第2回 （平成29年7月）	○調査報告（概要） ・広域的、地域的な整備効果 ・概略ルート、構造の検討状況	○計画の具体化に向けては、客観性・透明性を確保しつつ、スピード感をもって検討を進めるべき。 ○早期効果発現の観点から、特に渋滞の激しい東名～第三京浜間を優先するなど、区間を分割して段階的に整備することも含めて検討を進めるべき。
第3回 （平成29年12月）	○周辺自治体の意見聴取結果 ○概略ルート等の比較（案）	○起終点については、外環道の最後の区間として、羽田空港に向かって計画化していくことが重要であり、東名高速から湾岸道路間の全線について具体化する必要がある。 ○湾岸道路側への接続については、東京側では昭和島JCT・東海JCT、川崎側では大師JCT・川崎浮島JCTへの接続が想定されるが、どちらの場合でも羽田空港へのアクセス性は大幅に改善する。 ○概略ルートについては、湾岸道路側で川崎側に接続することにより、川崎縦貫道路の計画との一本化が図れる。 ○計画の基本的な方針については、有識者や周辺自治体等の意見も伺いながら早期に策定する必要がある。

計画検討協議会の振り返り（これまでの検討状況）

国土交通省

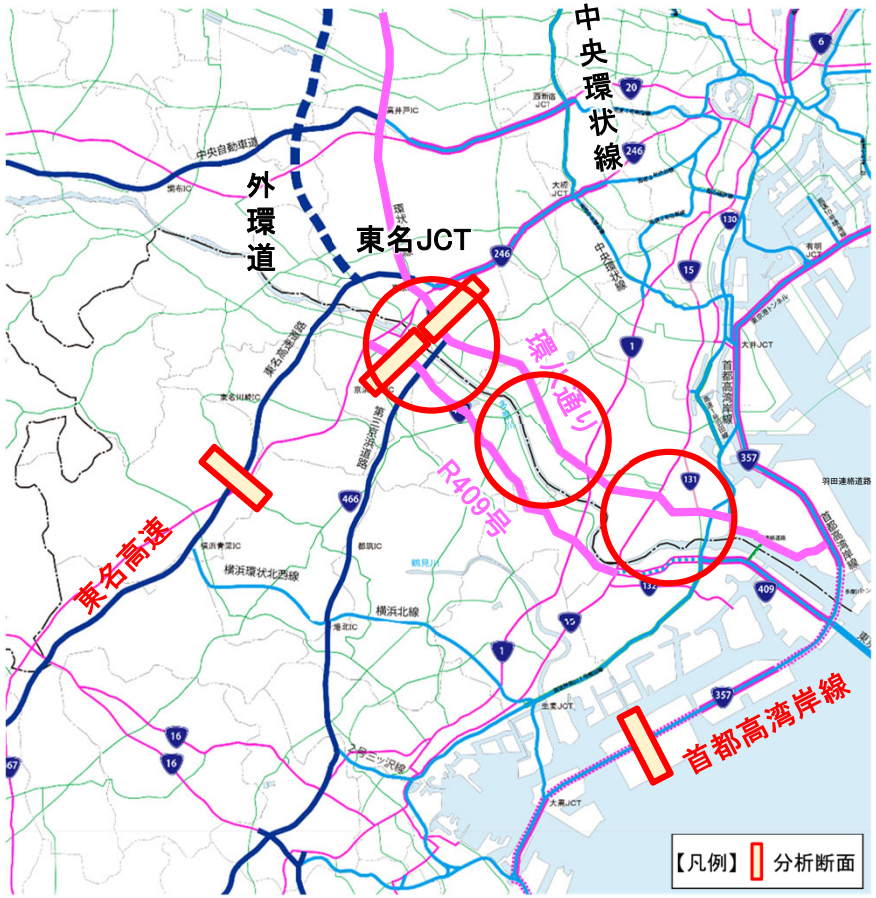
	主な検討内容	主な意見
第4回 （平成30年5月）	○有識者及び周辺自治体等への意見聴取方法（案）	○計画の具体化に向けて、交通や地域計画等の専門分野に係る有識者を対象に、外環道（東名高速～湾岸道路間）の必要性や整備効果、概略ルート、構造等の比較等について意見を聴取することを確認した。 ○また、周辺自治体等への意見聴取について、周辺自治体は意見交換会形式で実施するとともに、外環道（東名高速～湾岸道路間）に関係する自治体や経済団体に対しても意見聴取することを確認した。
第5回 （令和元年6月）	○有識者及び周辺自治体等の意見聴取結果について ○今後の進め方について	○東名高速～湾岸道路間については、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。 ○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。

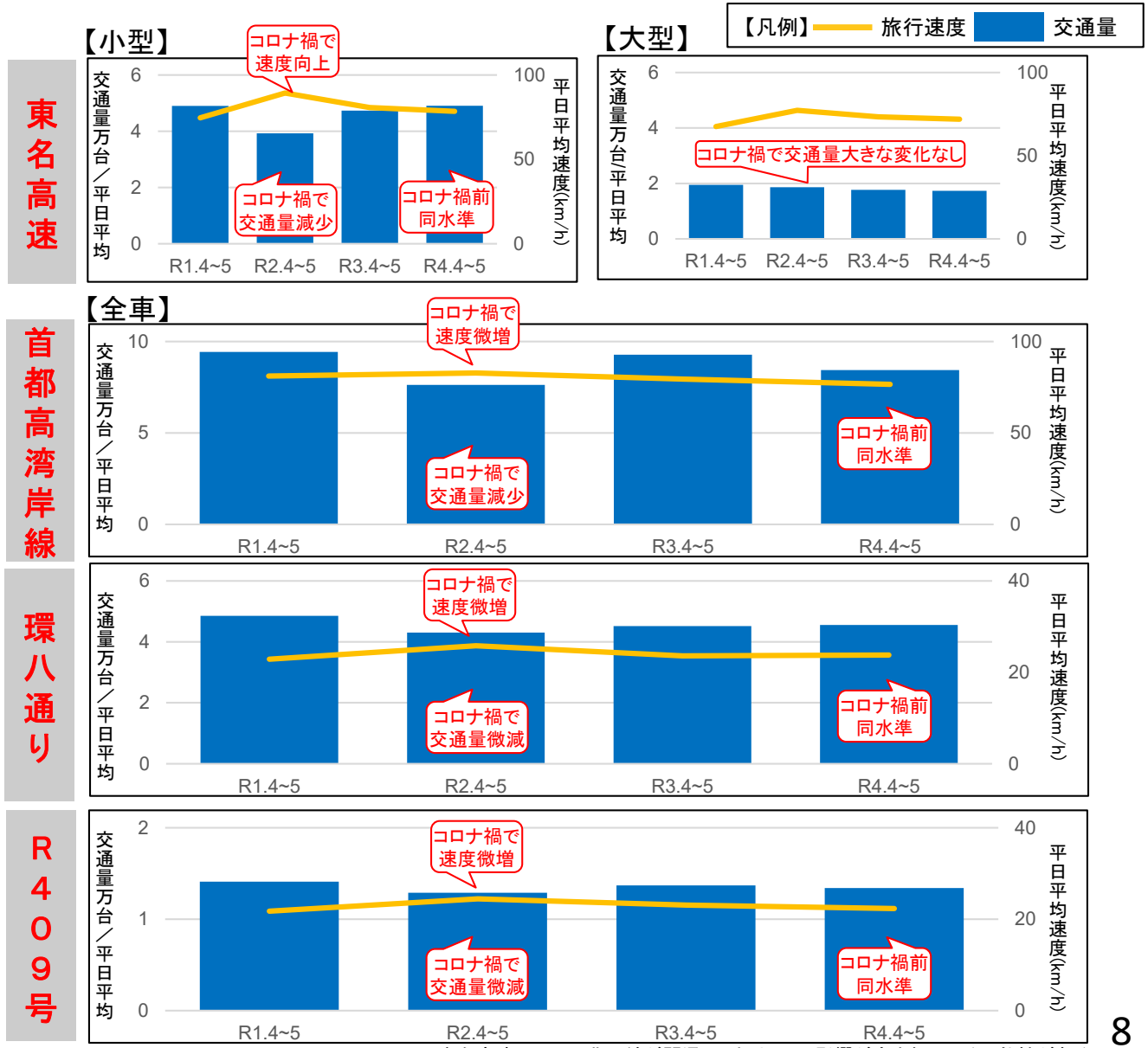
2. 社会情勢の変化

コロナ禍の交通状況（周辺道路の交通状況）

国土交通省

○ 小型車はコロナ禍(R2.4～5)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(R2.4～5)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。





[出典]
交通量データ:トラカンデータ
交通量集計:車種別平日24時間平均交通量を算出
速度データ:ETC2.0データ
速度集計:平日24時間平均速度を算出（東名のみ車種別）

分析断面:東名⇒東京～横浜青葉間
湾岸線⇒川崎浮島JCT～大黒JCT間
環八通り⇒第三京浜道路～環八東名入口交差点間
R409⇒第三京浜道路～溝口交差点間

分析期間:R1.4～5⇒コロナ禍前／R2.4～5⇒第1波（緊急事態宣言期間含む）／R3.4～5⇒第4波（緊急事態宣言期間含む））／R4.4～5⇒最新時点

※東名高速はR2.3に北西線が開通しており、その影響が含まれている可能性がある

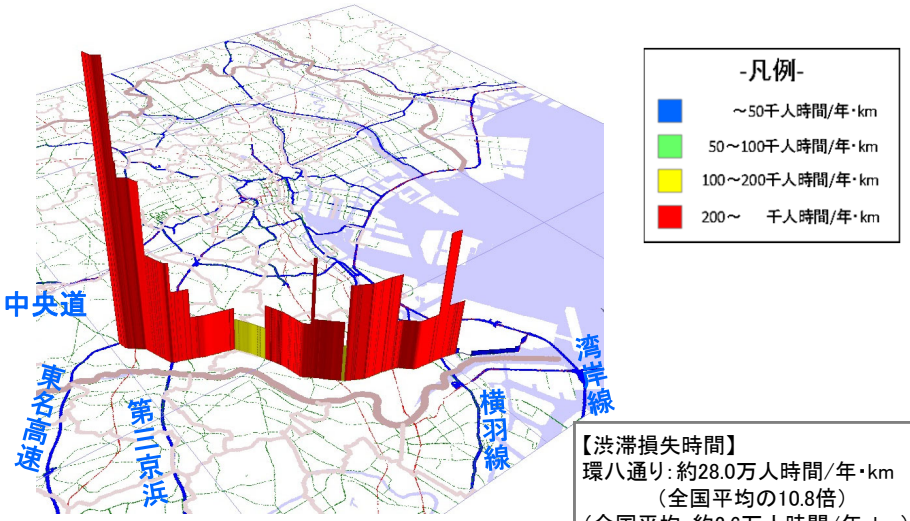
コロナ禍の交通状況（渋滞状況の変化【環八通り及び国道409号】）

国土交通省

○　コロナ禍前（R1.7）とコロナ禍後（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。

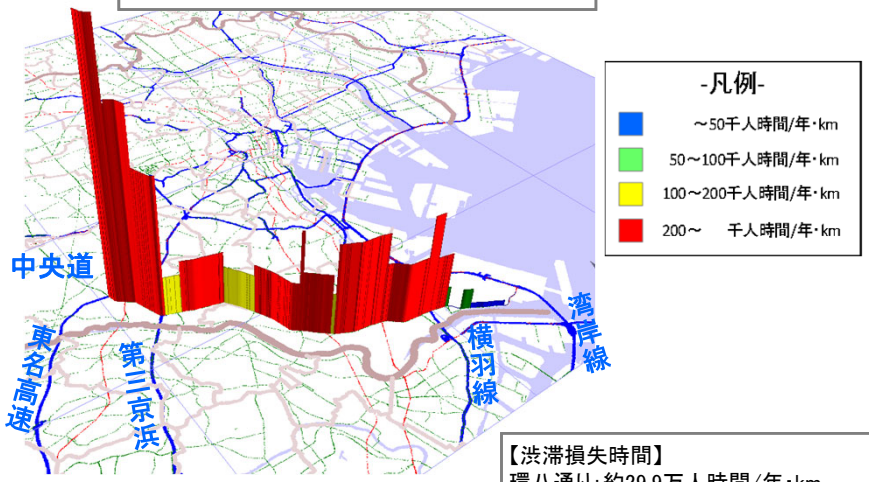
■環八通り

コロナ禍前（令和元年7月）



【渋滞損失時間】
環八通り：約28.0万人時間/年・km
（全国平均の10.8倍）
（全国平均：約2.6万人時間/年・km）

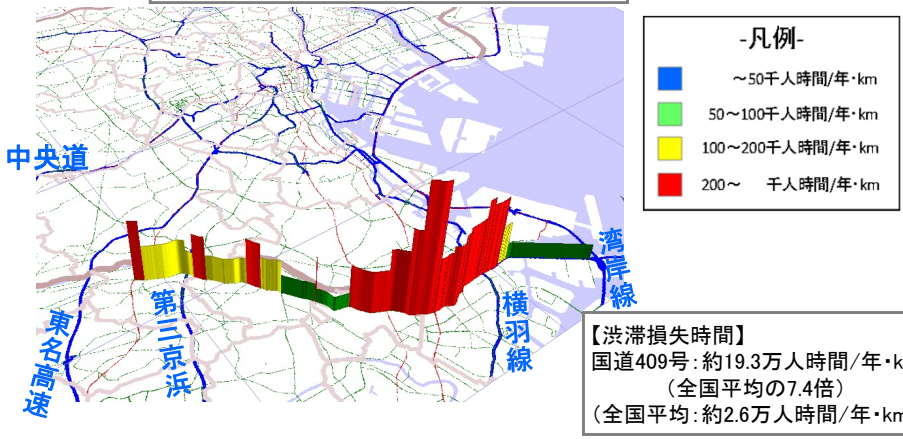
コロナ禍後（令和3年7月）



【渋滞損失時間】
環八通り：約29.9万人時間/年・km
（全国平均の11.5倍）
（全国平均：約2.6万人時間/年・km）

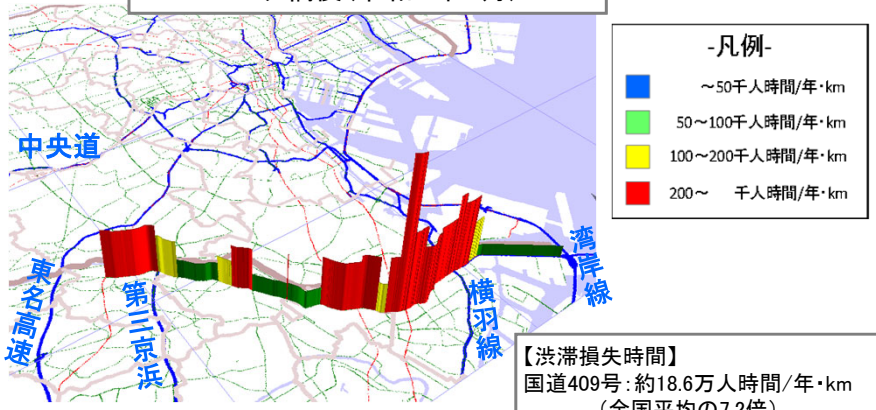
■国道409号

コロナ禍前（令和元年7月）



【渋滞損失時間】
国道409号：約19.3万人時間/年・km
（全国平均の7.4倍）
（全国平均：約2.6万人時間/年・km）

コロナ禍後（令和3年7月）



【渋滞損失時間】
国道409号：約18.6万人時間/年・km
（全国平均の7.2倍）
（全国平均：約2.6万人時間/年・km）

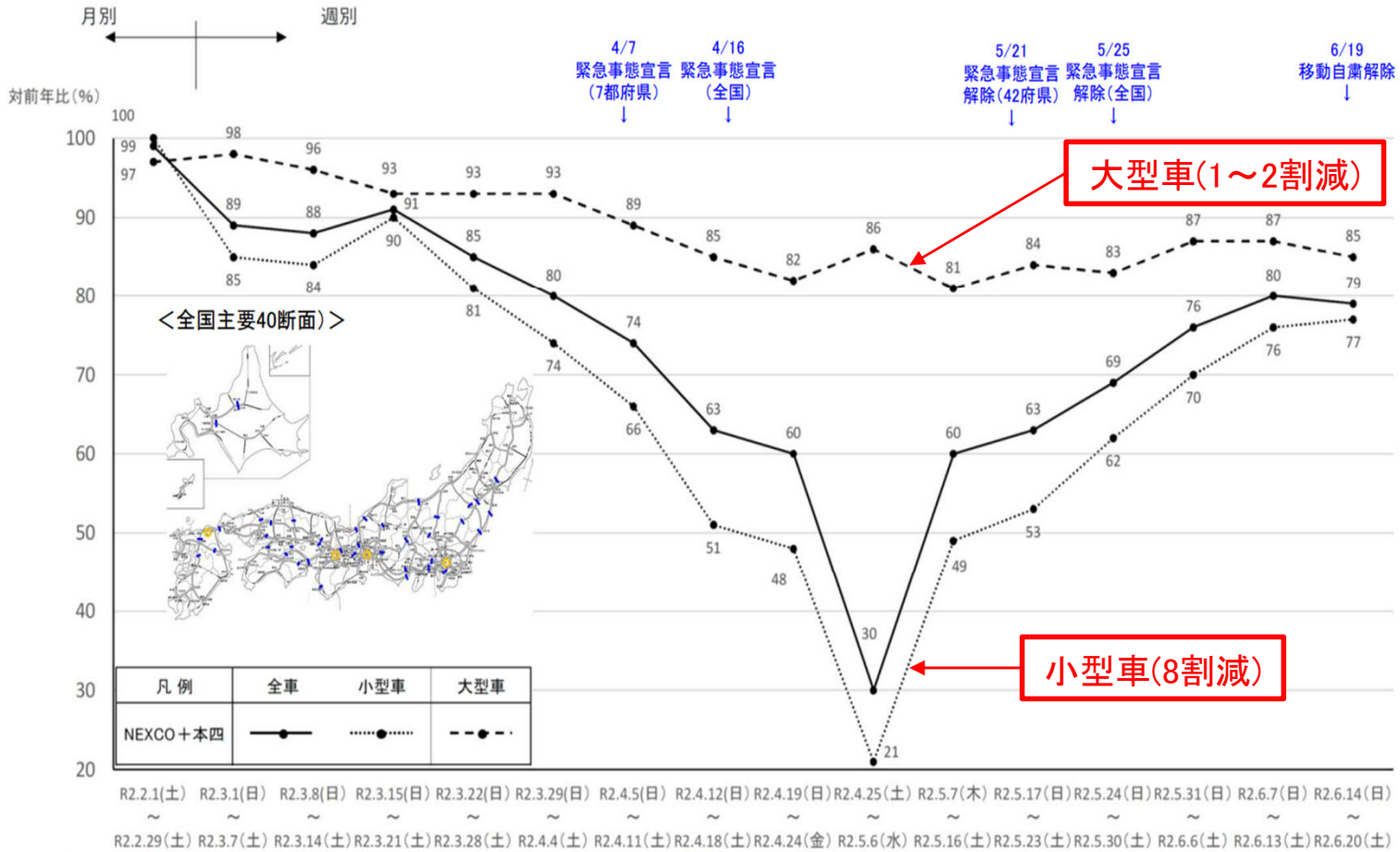
［出典］ データ：ETC2.0データ　　H27全国道路・街路交通情勢調査結果　　期間：コロナ禍前（2019年7月）、コロナ禍後（ 2021年7月1日～18日） ※オリンピック期間前
集計対象：特殊用途用GPS発話型車載器以外の車両

コロナ禍の交通状況（高速道路における影響）

国土交通省

○　高速道路（全国主要40断面）の交通量は、令和2年3月から5月にかけて減少。
○　主に物流を担う大型車は前年比約1～2割減少に留まっている。
○　宅配便取扱い個数は近年増加傾向にあり、コロナ禍の令和2年度は前年度に対する伸び率が特に大きい。

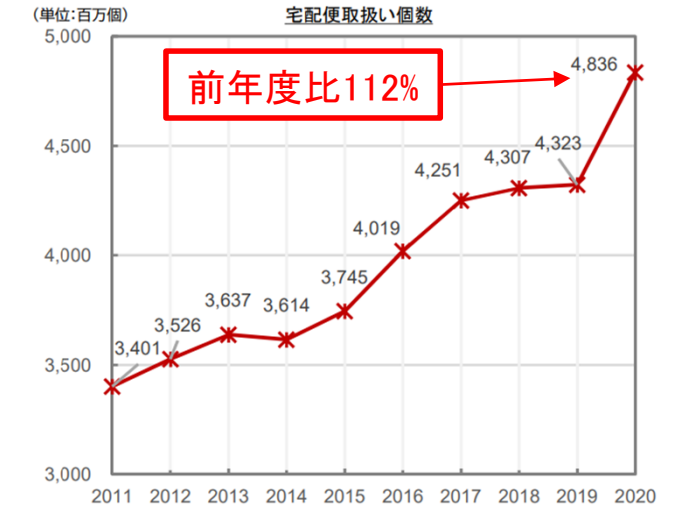
■全国主要40断面の週別・車種別交通量推移（対前年比）



※NEXCO3社及び本四高速の高速道路に代表40断面を設定し、日平均交通量（トラカン等による速報値）を計測することにより調査
（繁忙期（GW、お盆、年末年始）に発表する高速道路の交通状況と同様の手法）

出典　国土交通省「第38回国土幹線道路部会資料」

■宅配便取扱い個数



出典　国土交通省「令和2年度宅配便取扱実績」より作成

令和元年台風第19号における一般被害の特徴

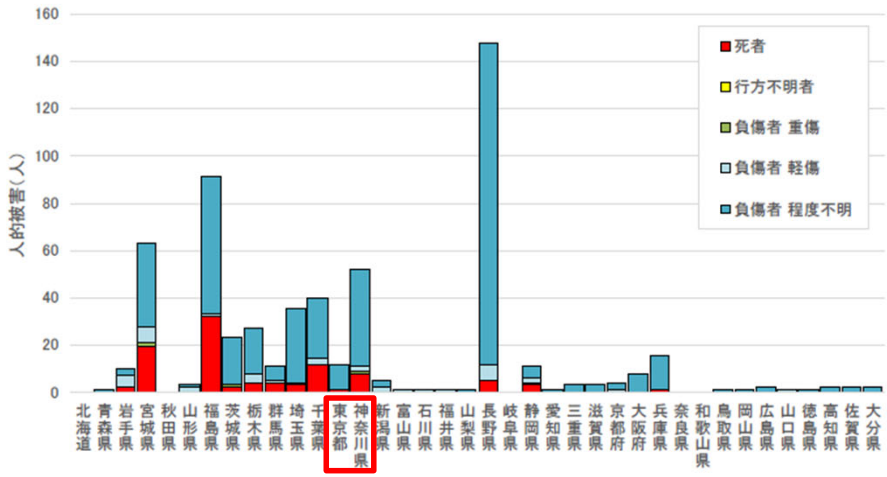
国土交通省

- ○ 令和元年台風第19号による人的被害は福島県で死者が最も多く発生。負傷者を含めると長野県で最も多くの被害が発生。
- ○ 住家被害は、損壊戸数（全壊、半壊、一部損壊）は長野県、浸水戸数（床上浸水、床下浸水）は宮城県で最多。
- ○ 東京都、神奈川県においても多くの人的被害、住家被害が発生。

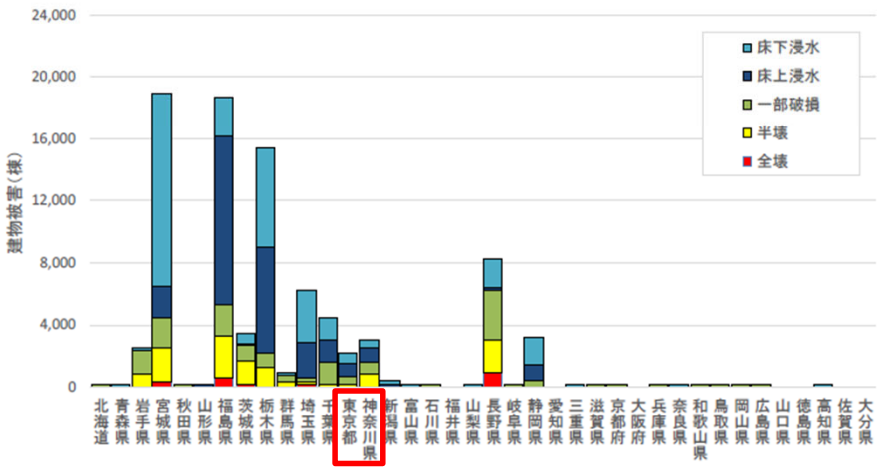
内閣府「令和元年台風第19 号に係る被害状況等について（令和元年11月14日5:30現在）」より作成

都道府県名	人的被害（人）						住家被害（棟）					非住家被害（棟）		合計
	死者	行方不明者	負傷者 重傷	負傷者 軽傷	負傷者 程度不明	合計	全壊	半壊	一部破損	床上浸水	床下浸水	公共建物	その他	
北海道						0			4				7	11
青森県					1	1			1	7	9			17
岩手県	2			5	3	10	41	741	1,543	46	115	19	1,317	3,822
宮城県	19		2	7	35	63	273	2,259	1,846	2,096	12,393	2	62	18,931
秋田県						0			8					8
山形県				2	1	3		3	34	66	98		8	209
福島県	32			1	58	91	553	2,759	1,954	10,931	2,465	131	4,090	22,883
茨城県	2		1		20	23	146	1,464	1,068	123	662		889	4,352
栃木県	4			4	19	27	63	1,201	928	6,754	6,446			15,392
群馬県	4			1	6	11	21	298	395	32	176	2	45	969
埼玉県	3			1	31	35	112	165	286	2,259	3,378			6,200
千葉県	12			2	26	40	24	77	1,506	1,404	1,349		22	4,382
東京都	1				11	12	27	174	460	816	706	28	25	2,236
神奈川県	8		1	2	41	52	53	718	808	966	507	24	78	3,154
新潟県				2	3	5	3	8	30	25	286		8	360
富山県				1		1					1			1
石川県				1		1			1					1
福井県				1		1								0
山梨県					1	1	2	1	47	1	6			57
長野県	5			7	135	147	873	2,124	3,203	213	1,861			8,274
岐阜県						0			11			7	9	27
静岡県	3	1		2	5	11	5	8	387	994	1,765	60	360	3,579
愛知県					1	1								0
三重県					3	3				41	35		1	77
滋賀県					3	3		1	3					4
京都府				1	3	4			1					1
大阪府					8	8								0
兵庫県	1				14	15			1					1
奈良県						0					3			3
和歌山県						0			1					1
鳥取県					1	1			3				5	8
岡山県					1	1			1					1
広島県					2	2			2					2
山口県				1		1								0
徳島県					1	1								0
高知県					2	2			1		3		3	7
佐賀県					2	2								0
大分県					2	2								0
合　計	96	1	4	41	439	581	2,196	12,001	14,533	26,774	32,264	273	6,929	94,970

人的被害



住家被害



出典：「令和元年台風第19号による被害等」（令和元年11月22日　国土交通省）

令和元年台風第19号における東京都・川崎市の被害状況

国土交通省

○ 令和元年台風第19号の影響等により、大田区や世田谷区、川崎市の支川合流部などで被災。東京外環（東名～湾岸）沿線地域では約2,500棟の浸水被害が発生。

○ 多摩川上流部で観測した既往最高の雨量は、計画高水位を超過したまま多摩川下流域を流下し、水門扉体上部等からの越水等が発生。また、樋管周辺地域では逆流した河川水による溢水が発生。

■令和元年の住家浸水被害発生状況（東京都・川崎市）

東京都		神奈川県川崎市			
大田区	世田谷区	川崎区	幸区	中原区	高津区
104	56	112	12	1,090	1,128

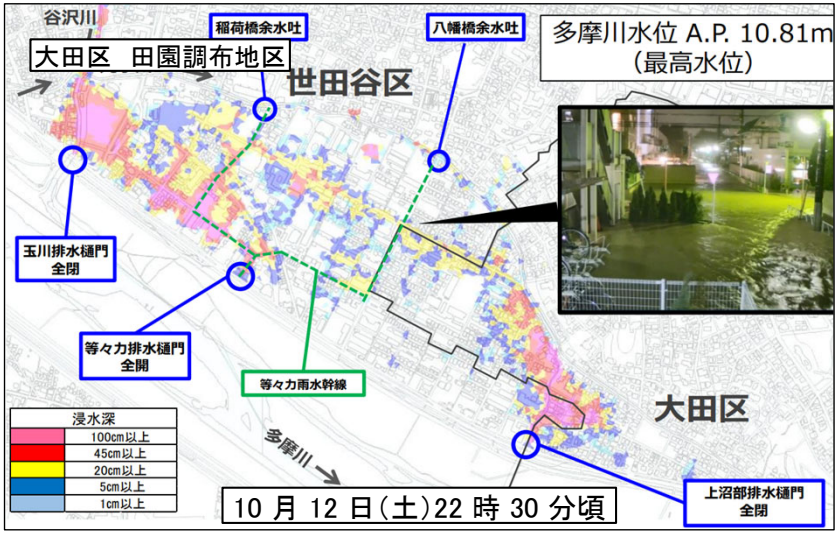
東京外環（東名～湾岸）沿線区合計　2,502棟

出典：川崎市「川崎市の災害概要」、東京都建設局「過去の水害記録～浸水実績図～」を基に床下浸水・床上浸水を合計し作成

■令和元年台風第19号による被害の概要（川崎市）

出典：川崎市「排水樋管周辺地域の浸水に関する検証報告書【概要版】」に加筆

■シミュレーションによる台風19号通過時の浸水状況の再現（東京都）



当日の浸水状況（大田区）

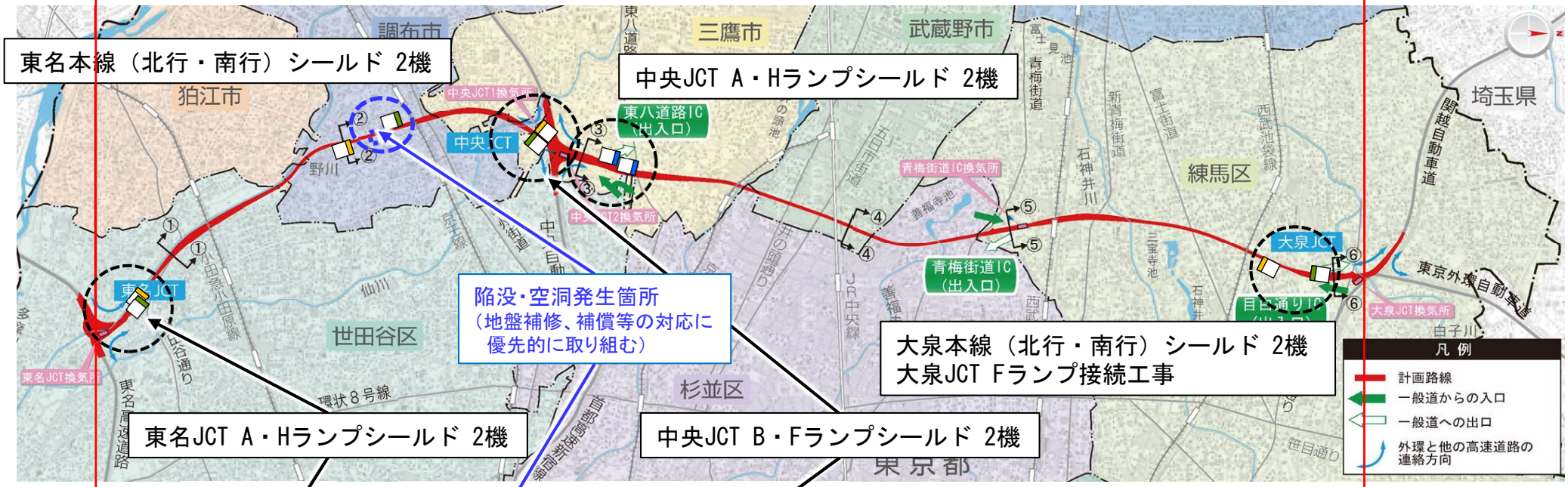
出典：
大田区「令和元年台風19号における田園調布地区内水解析検証結果（令和3年）」
大田区「台風19号における被害報告及び被害者支援制度等の説明会」
大田区「おおた区報令和2年6月21日号」

東京外かく環状道路（関越～東名） 現在の状況

国土交通省

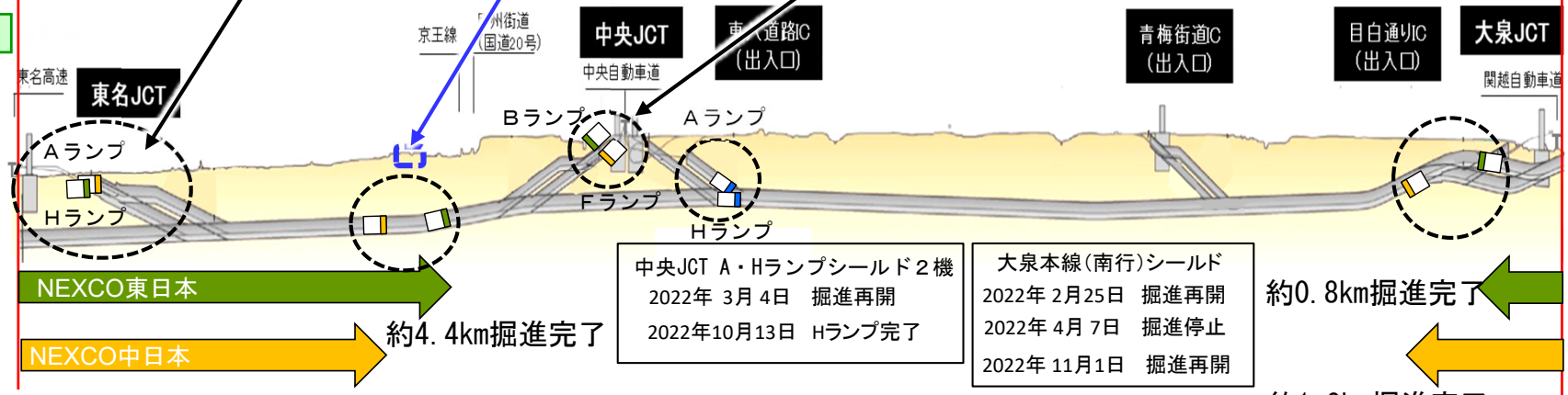
平面図

全延長 約16km



縦断図

2023年1月23日時点



東名JCT Hランプシールド
2023年1月23日 掉進開始

東名本線（北行・南行）シールド 2機

中央JCT A・Hランプシールド２機
2022年 3月 4日 掉進再開
2022年10月13日 Hランプ完了

大泉本線（南行）シールド
2022年 2月25日 掉進再開
2022年 4月 7日 掉進停止
2022年 11月1日 掉進再開

大泉本線（北行）シールド
2022年 12月8日 掉進再開

大泉本線（北行・南行）シールド2機
大泉JCT Fランプ接続工事

検討の経緯

国土交通省

外環事業における検討

事業者

［大泉側本線］
［中央JCT北側ランプ］
全ての掘進工事
を一時中止

有識者委員会
委員：学識者等10名

ただちに
有識者のみによる委員会を設立
2020年10月19日以降7回開催

2020年10月18日
陥没事故発生

調査・データの提供 →

検討

再発防止対策
とりまとめ

2021年　3月19日
2021年　4月

説明会

検討

適宜相談・助言 ↔

第23回東京外環トンネル施工等検討委員会

2021年12月24日

具体の再発防止対策とりまとめ

2022年　1月～2月

説明会

2022年　2月25日～

事業用地内の掘進開始　［大泉側本線（南行）シールドトンネル工事］
［中央JCT北側ランプシールドトンネル工事］

※4月7日 大泉側本線（南行）シールドトンネル工事 停止

掘進

第24回東京外環トンネル施工等検討委員会

2022年　6月　2日

再発防止対策が機能していることを確認①

第25回東京外環トンネル施工等検討委員会

2022年10月26日

再発防止対策が機能していることを確認②

※11月1日 大泉側本線（南行）シールドトンネル工事 再開

2022年11月18日～

オープンハウス

2022年12月　8日～

事業用地外も含む掘進開始　［大泉側本線（北行）シールドトンネル工事］

※2022年12月　1日　具体の再発防止対策とりまとめ　［東名JCTランプシールドトンネル工事］
（第26回東京外環トンネル施工等検討委員会）［中央JCT南側ランプシールドトンネル工事］
※2022年12月11日～ オープンハウス
※2023年　1月23日　東名JCT Hランプシールド工事　掘進開始

シールドトンネル施工技術検討会における検討

委員：学識者等計7名
事務局：国交省（大臣官房）

シールドトンネル施工技術検討会

2021年9月28日以降5回開催

検討

ガイドライン
2021年12月とりまとめ
・近年の事故等
　最新の知見を収集
・多数の建設会社より
　現場の知見を収集

シールドトンネル施工技術検討会の目的

近年の複数のシールドトンネル工事での事故の発生を受けた、地下鉄、道路、下水道など幅広く活用されているシールドトンネル工事の更なる安全性の向上及び周辺地域の安心の確保

3. 前回からの検討状況

～整備効果～

整備効果（都心部の渋滞緩和）

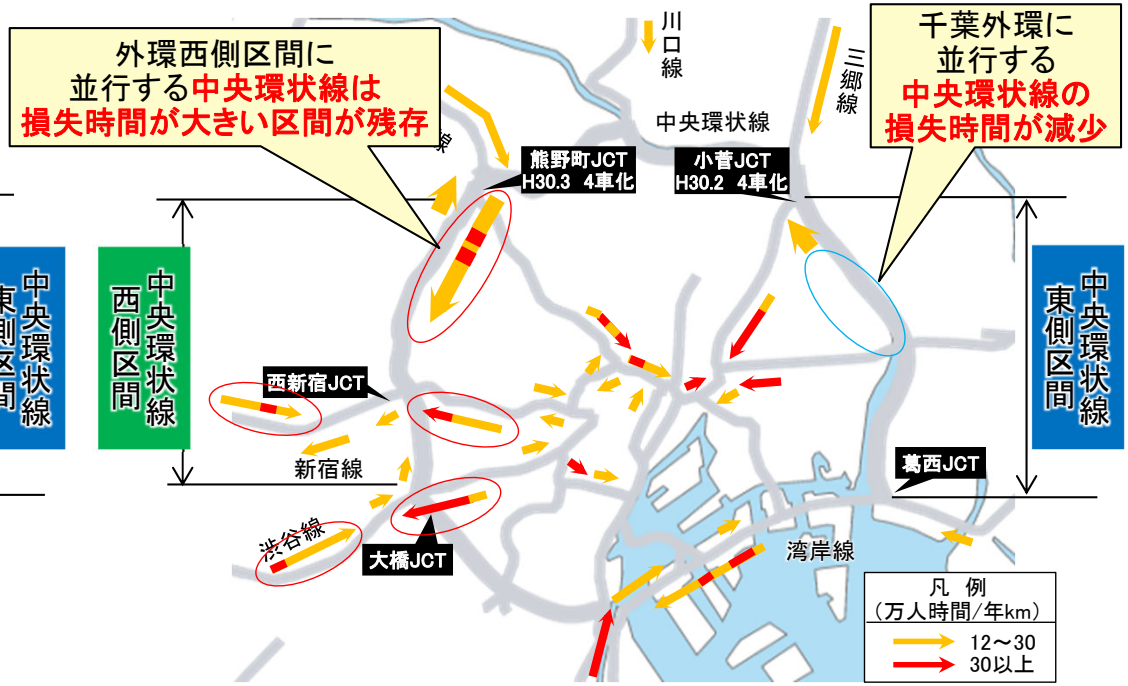
国土交通省

○ 外環道千葉区間の開通等により、首都高速の渋滞が減少し、特に東側区間で顕著に減少。
○ 外環の西側区間に並行する首都高速中央環状線では渋滞損失時間が大きい区間が残存しており、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。

■首都高の渋滞損失時間（千葉外環開通前）

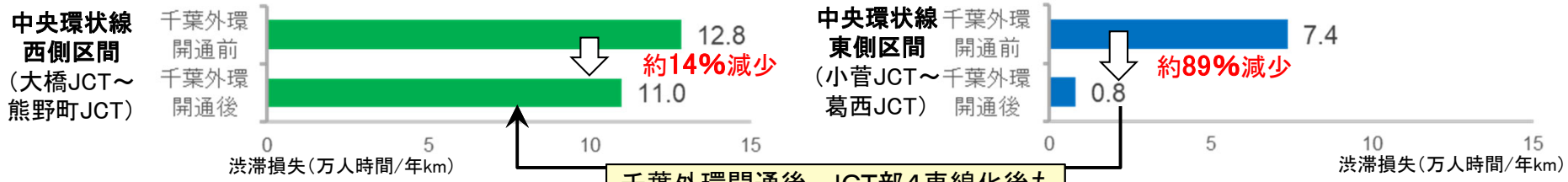
出典 トラカンデータ（H29.7～H29.9（全日 昼12時間））　※中央環状線は太矢印で記載

■首都高の渋滞損失時間（千葉外環開通後）



出典 トラカンデータ（H30.7～H30.9（全日 昼12時間））　※中央環状線は太矢印で記載
「首都圏ボトルネック対策協議会 第2回（H24.7.26） 指標の考え方（参考）」より
渋滞損失時間12万人時間／年km⇒ほぼ毎日混雑している区間で、特にピーク時には旅行速度の平均が40km/h以下となるような箇所
渋滞損失時間30万人時間／年km⇒ほぼ毎日渋滞している区間で、特にピーク時には旅行速度の平均が20km/h以下となるような箇所

【千葉外環開通前後 中央環状線（西側・東側）の渋滞損失時間】



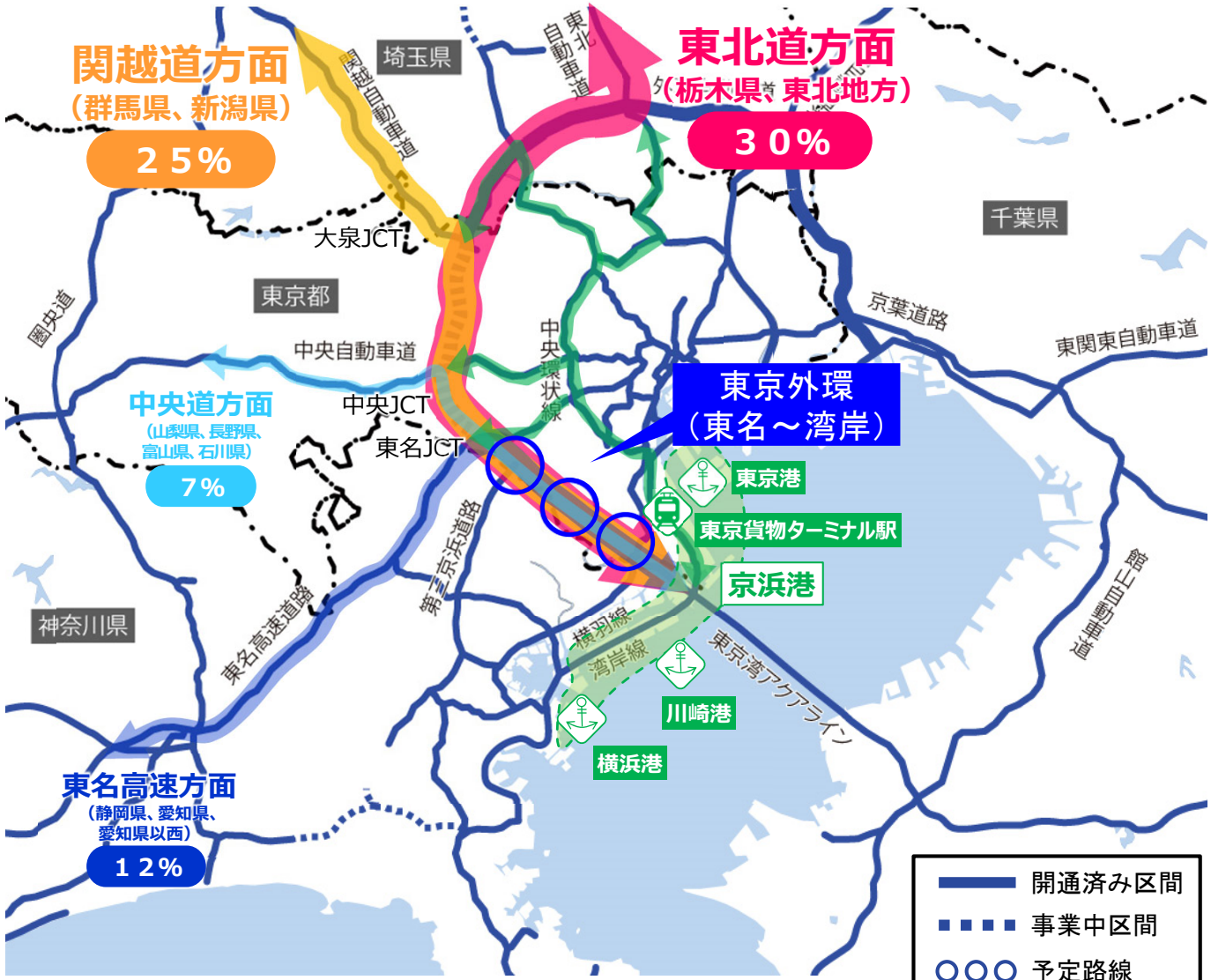
千葉外環開通後、JCT部4車線化後も
西側区間の渋滞は残存

整備効果（京浜港へのアクセス向上）

国土交通省

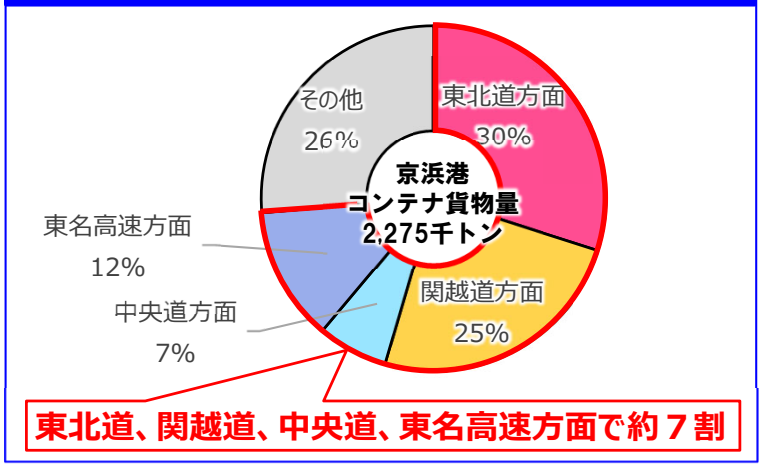
○ 京浜港発着の長距離輸送は、東北道、関越道、中央道、東名高速の4方面で約7割。
○ 東京外環（東名～湾岸）の整備によりアクセス機能が向上することで、今後増加が見込まれるコンテナ貨物等の輸送の効率化が期待。

■京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



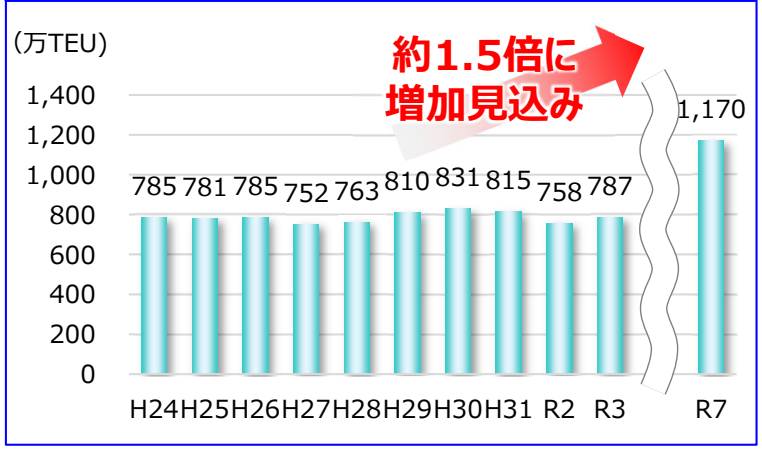
※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点

京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



出典：貨物量割合・・・平成30年度コンテナ貨物流動調査
「東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、不明」を除く道府県を対象に集計。その他（北海道、茨城県、沖縄県）：26%を除く比率を図示

京浜港のコンテナ取扱貨物量



出典：平成22年～令和3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

整備効果（災害時のリダンダンシー確保）

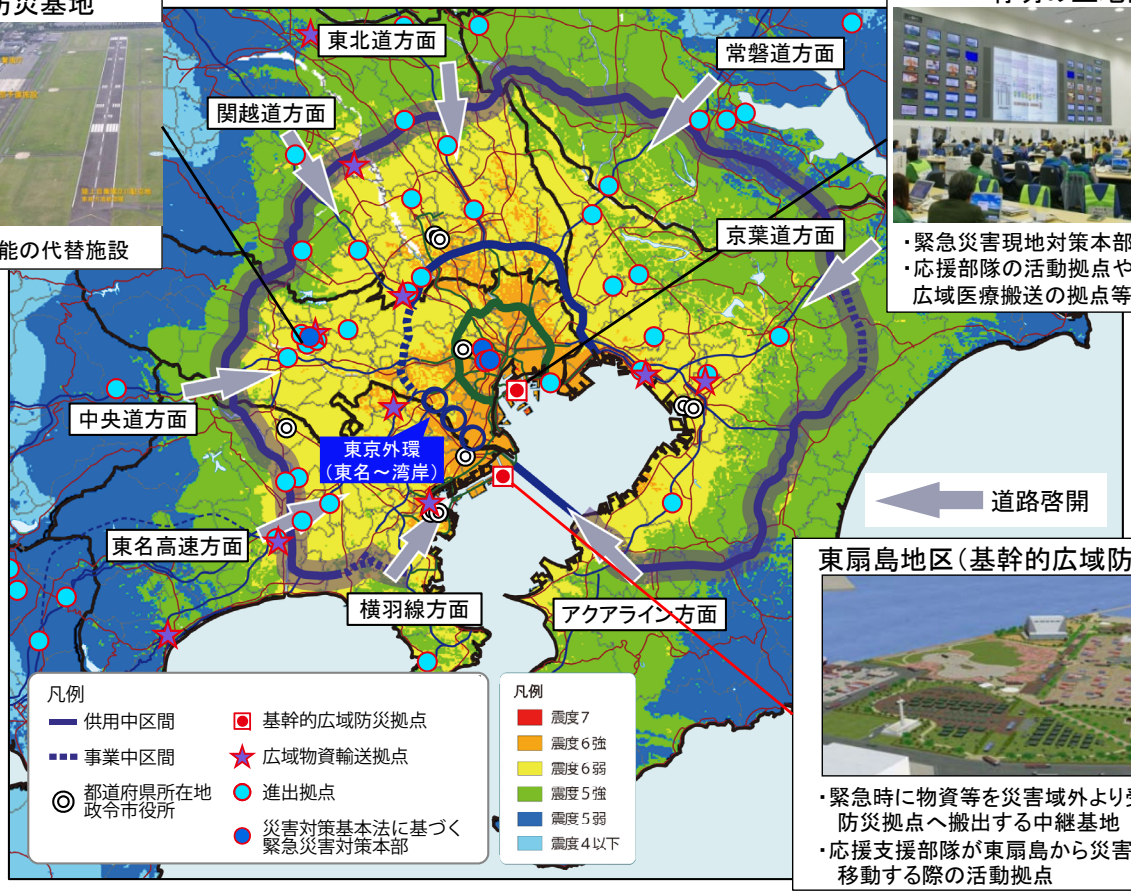
国土交通省

○ 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)。
○ 東京外環（東名～湾岸）を含む3環状道路の整備によりリダンダンシー（交通ネットワークの多重化や迂回路の確保）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

立川広域防災基地

・災害対策本部機能の代替施設



有明の丘地区

・緊急災害現地対策本部を設置
・応援部隊の活動拠点や
広域医療搬送の拠点等として活用

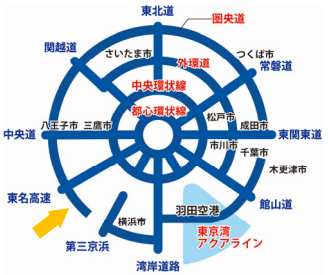
東扇島地区（基幹的広域防災拠点）

・緊急時に物資等を災害域外より受入れ各防災拠点へ搬出する中継基地
・応援支援部隊が東扇島から災害現場へ移動する際の活動拠点

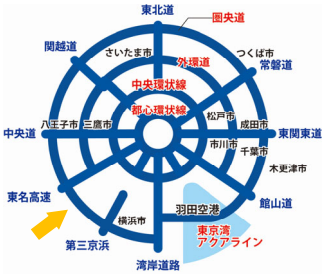
※震源（東京都区部南部） 想定最大震度7

※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

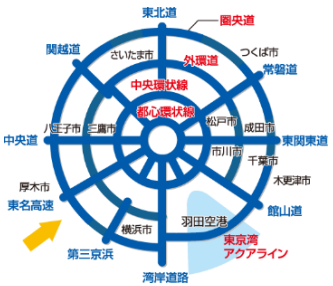
三環状道路の整備による リダンダンシーの強化 （東名高速から東京都心へ至るパターン（試算））



現状（R4.2）
208ルート



東京外環
（関越～東名）
開通時
1174ルート



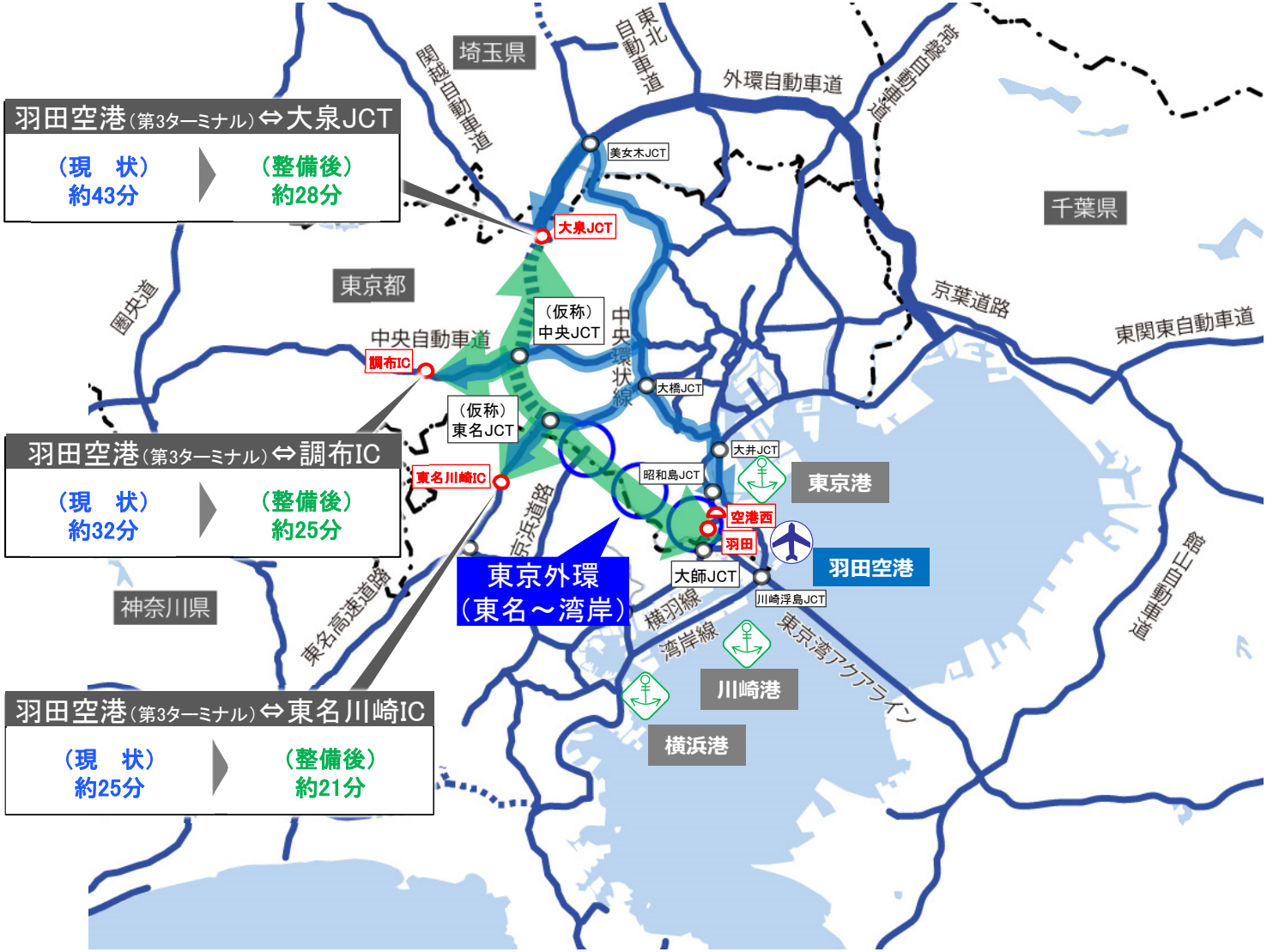
3環状整備後
1470ルート

整備効果（羽田空港へのアクセス向上）

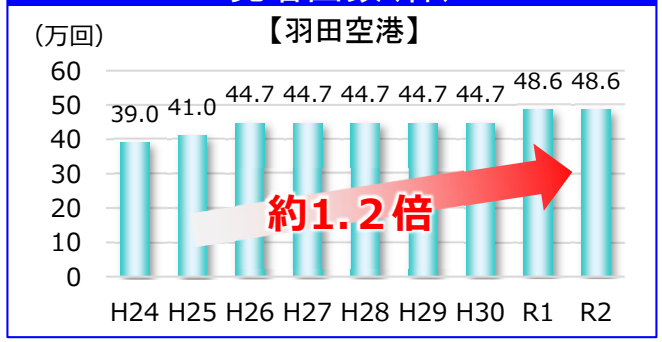
国土交通省

○ コロナ禍以前（令和2年度以前）は、羽田空港の発着回数、輸出入貿易額は年々増加傾向。

○ 羽田空港アクセスは約4割が自動車を利用しており、東名高速・中央道・関越道方面へは、多くが首都高速経由であるが、東京外環（関越～湾岸）の整備により移動時間が短縮し、利便性向上が期待。

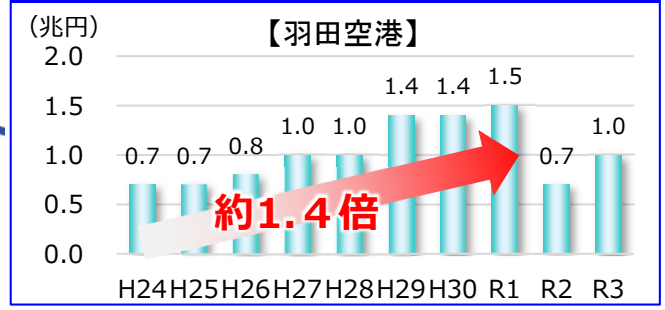


発着回数（枠）



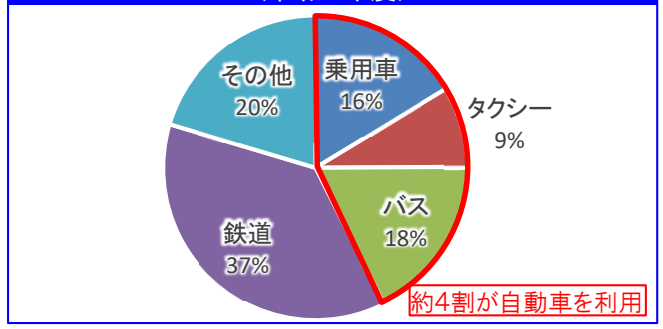
出典：国土交通白書2022

輸出入貿易額の推移



出典：普通貿易統計（税関別・その他）（財務省）

羽田空港アクセスの機関分担率（令和3年度）



出典：令和3年度国際航空旅客動態調査（代表アクセス交通手段）

※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点
※所要時間及び定時性の確保（第3ターミナル⇔東名川崎IC・調布IC・大泉JCT）：ETC2.0データ（R4.4～6）より算出
※東京外環（関越～湾岸）の速度は設計速度80km/hで算出
※羽田空港：第3ターミナル（羽田IC・空港西IC）と設定

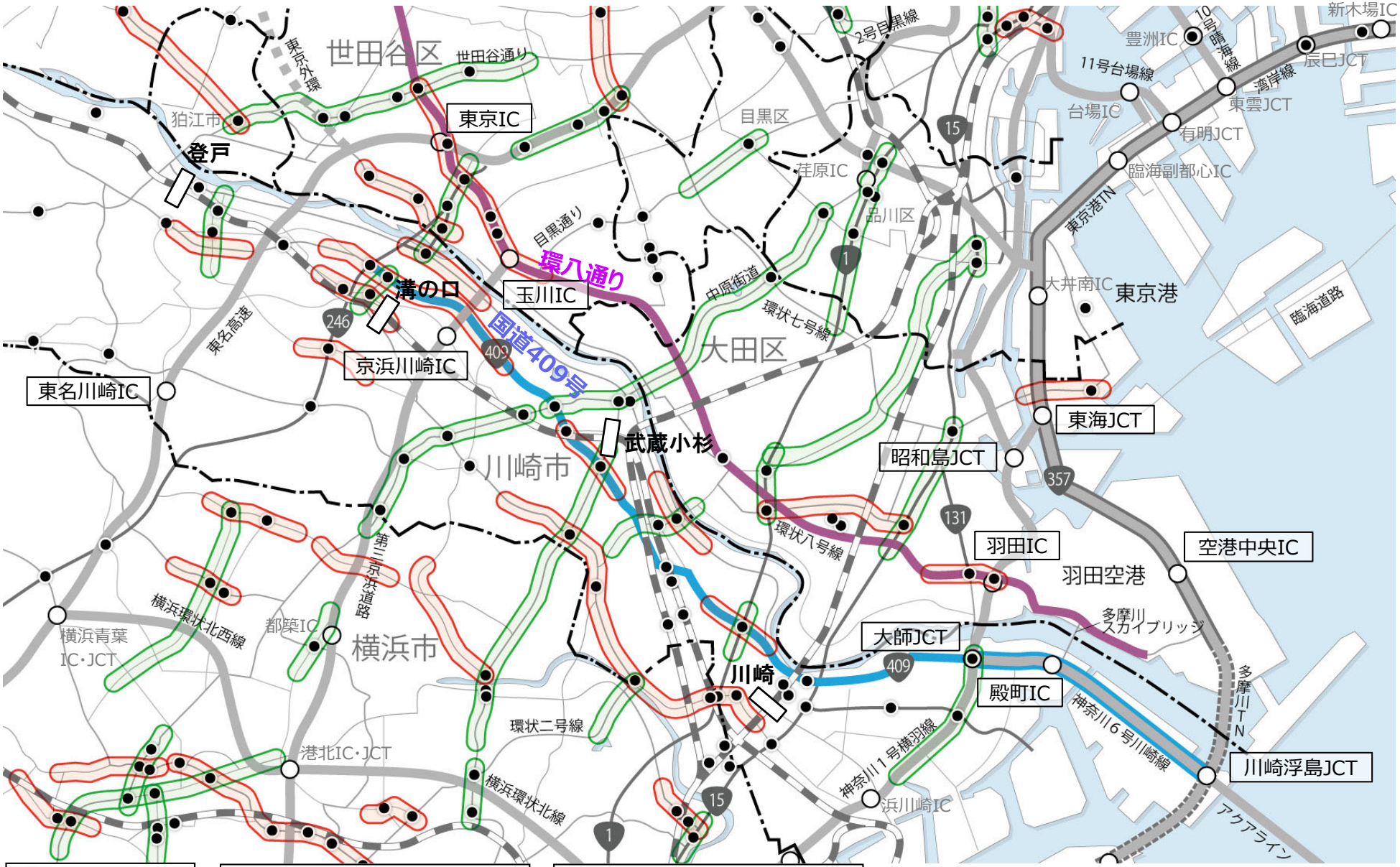
3. 前回からの検討状況

～周辺地域の交通状況～

周辺地域の交通状況（主要渋滞箇所）

国土交通省

○　環八通り、国道409号等においては、放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生。



● 主要渋滞箇所　　主要渋滞区間(環状方向)　　主要渋滞区間(放射方向)

※R3.9時点で主要渋滞箇所に指定されている箇所

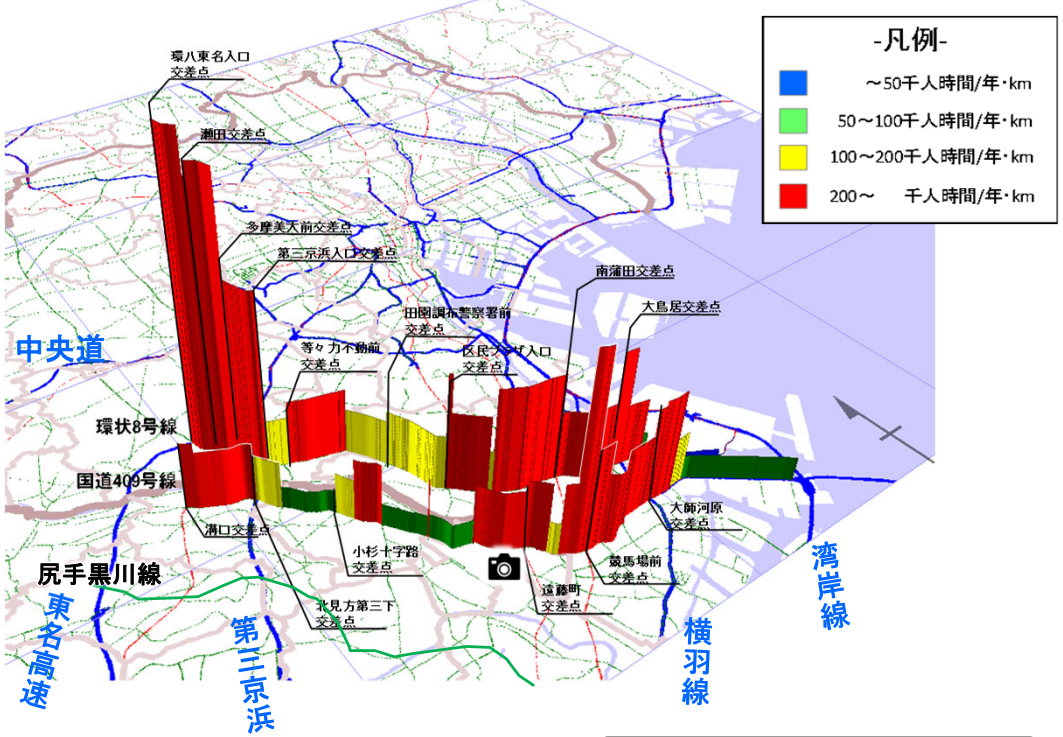
周辺地域の交通状況（渋滞損失時間）

国土交通省

○ 環八通り、国道409号の渋滞損失時間は全国平均の約7～10倍。特に、環八通りの東名～第三京浜の間の渋滞損失時間が高い。

○ 環八通り、国道409号を利用する企業からも当該路線の渋滞を指摘する声があり、円滑な輸送の阻害要因となっている。

■周辺道路（環八通り・国道409号）の渋滞損失時間



【渋滞損失時間】
環八通り：約27.3万人時間/年・km
（全国平均の10.5倍）
国道409号：約18.3万人時間/年・km
（全国平均の7.0倍）
（全国平均：約2.6万人時間/年・km）

※H27全国道路・街路交通情勢調査結果及びETC2.0データ（2020.9～11（平日））から算定

遠藤町交差点

■環八通りに関する企業の声

・当社は関東で17拠点を運用しており、特に厚木ゲートウェイと羽田クロノゲートが中心的な拠点となっております。

・拠点間輸送を行う際、**環八通りは渋滞が多い**ため、混雑しない一部時間帯を除き**利用しない**ようにしております。

ヤマト運輸㈱ （R4.2調査）

・**環八通りは渋滞が多く、特に東名～第三京浜間で渋滞が激しい**と感じています。

・輸送を行う際、**世田谷区、大田区、川崎市中北部への移動に非常に時間がかかっています。**

日本通運㈱ （R4.9調査）

■国道409号に関する企業の声

・当局は、海外航空・船便郵便物の輸出入拠点として、海外⇔全国の郵便物を取り扱っているほか、神奈川県東部に所在する郵便局の中継局として、郵便物・荷物の輸送を行っています。

・川崎市北部への運送を行う際に、特に**国道409号線の渋滞が多い**ため、局間の輸送に時間がかかっています。

・**国道409号や多摩沿線道路の交通が外環に転換**することで、渋滞が緩和し、**域内の輸送時間が改善されることに期待**しています。

日本郵便㈱ 川崎東郵便局（R4.2調査）

周辺地域の交通状況（死傷事故率）

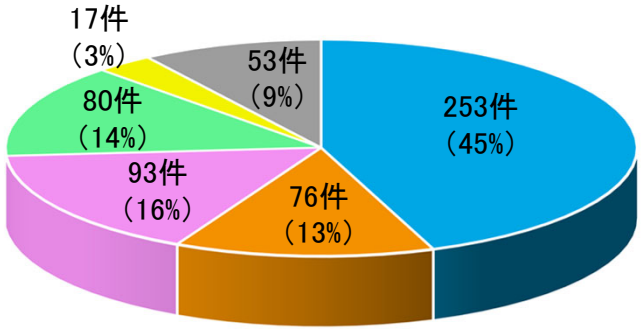
国土交通省

○　環八通り・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。
○　また、環八通り・国道409号では渋滞が一因と考えられる車両相互（追突）事故の発生件数が他の事故類型に比べて高い。

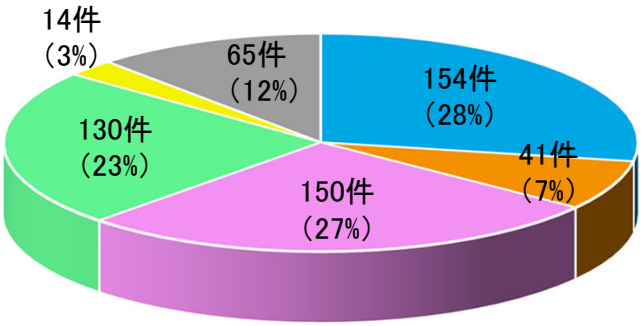
■環八通り、国道409号の死傷事故率（件／億台キロ）

出典：ITARDA（H29～R2）（死傷事故件数）

■環八通りの事故類型



■国道409号の事故類型



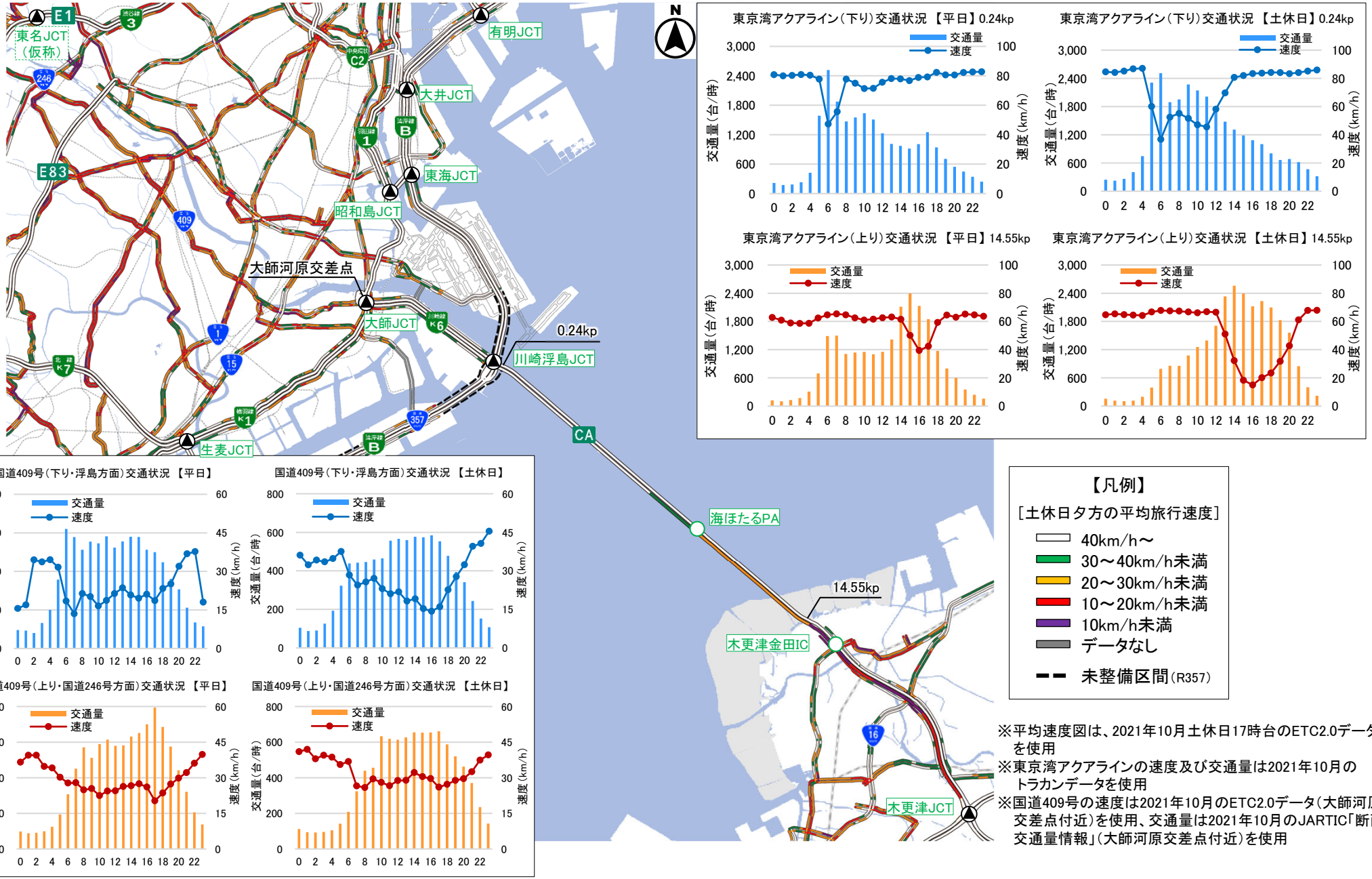
車両相互（追突）　車両相互（出会頭）　車両相互（右左折）
車両相互（その他）　車両単独　人対車両

出典：ITARDA（H29～R2）

周辺地域の交通状況（国道409号～東京湾アクアラインの交通状況）

国土交通省

○　国道409号～東京湾アクアラインにかけては、休日に多く渋滞が発生。
○　下り線（木更津方向）は休日午前中、上り線（川崎方向）は休日午後に速度低下が発生。



※平均速度図は、2021年10月土休日17時台のETC2.0データを使用
※東京湾アクアラインの速度及び交通量は2021年10月のトラカンデータを使用
※国道409号の速度は2021年10月のETC2.0データ（大師河原交差点付近）を使用、交通量は2021年10月のJARTIC「断面交通量情報」（大師河原交差点付近）を使用

周辺地域の交通状況（国道357号周辺の交通状況）

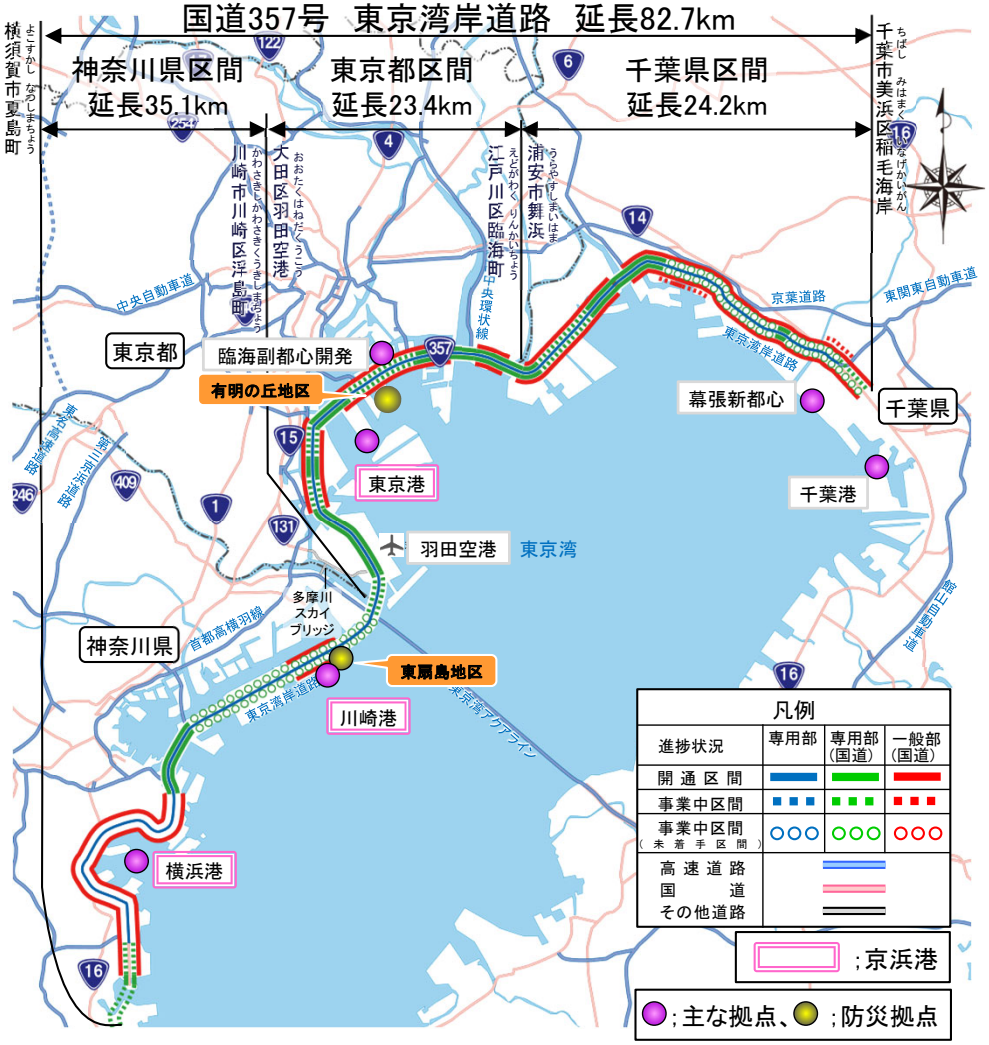
国土交通省

○ 国道357号は、湾岸地域に立地する諸都市、空港や港湾等の物流拠点やオフィス、レジャー施設等、さまざまな都市機能の効率的な交流と、効果的な連携を図る道路。

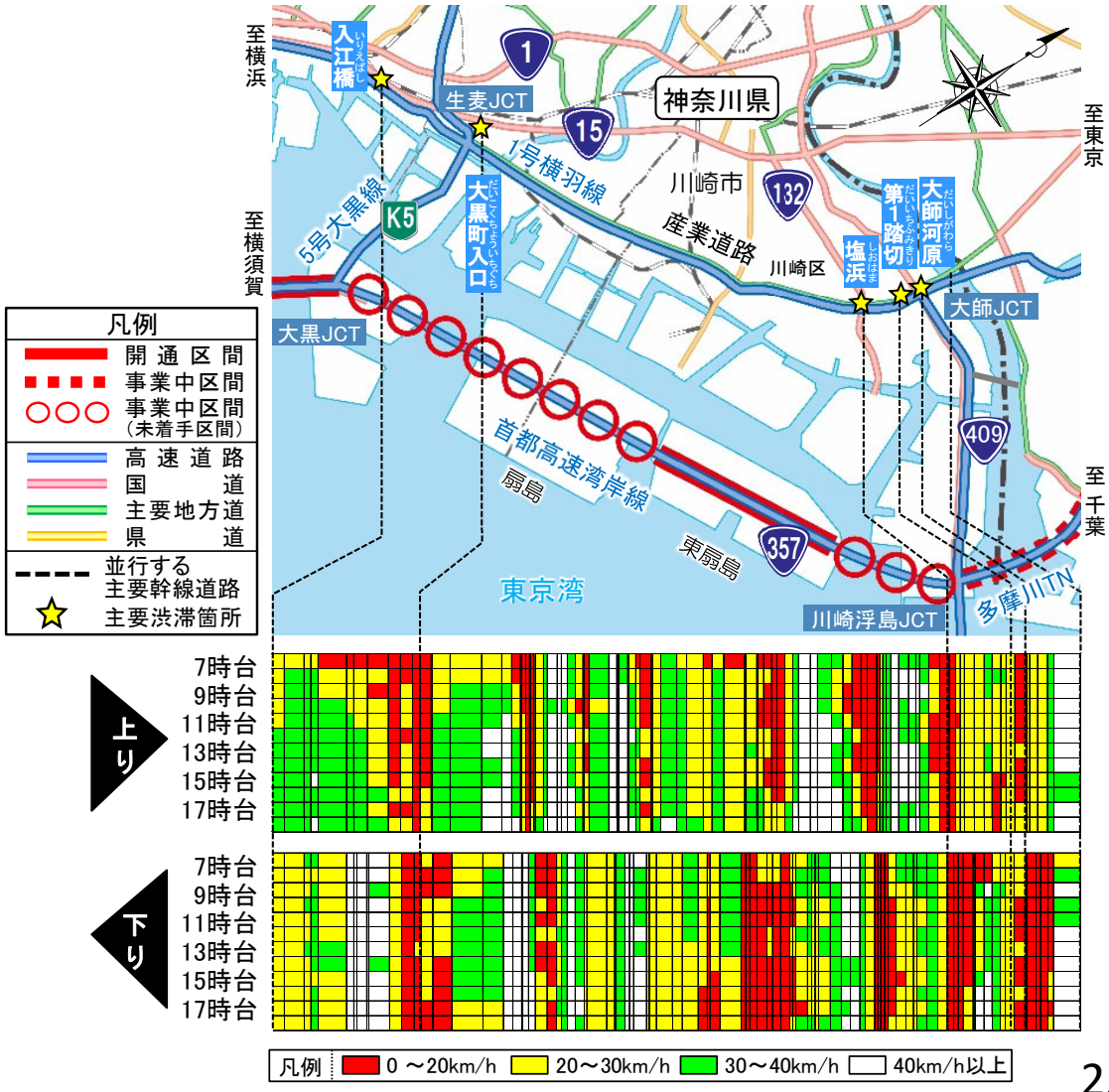
○ 国道357号に並行する主要幹線道路（国道15号、産業道路）では、主要渋滞箇所を先頭に、交通渋滞が発生。

○ 国道357号の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、並行路線の交通混雑の緩和が期待される。

■国道357号（東京湾岸道路）



■国道357号に並行する主要幹線道路の渋滞発生状況

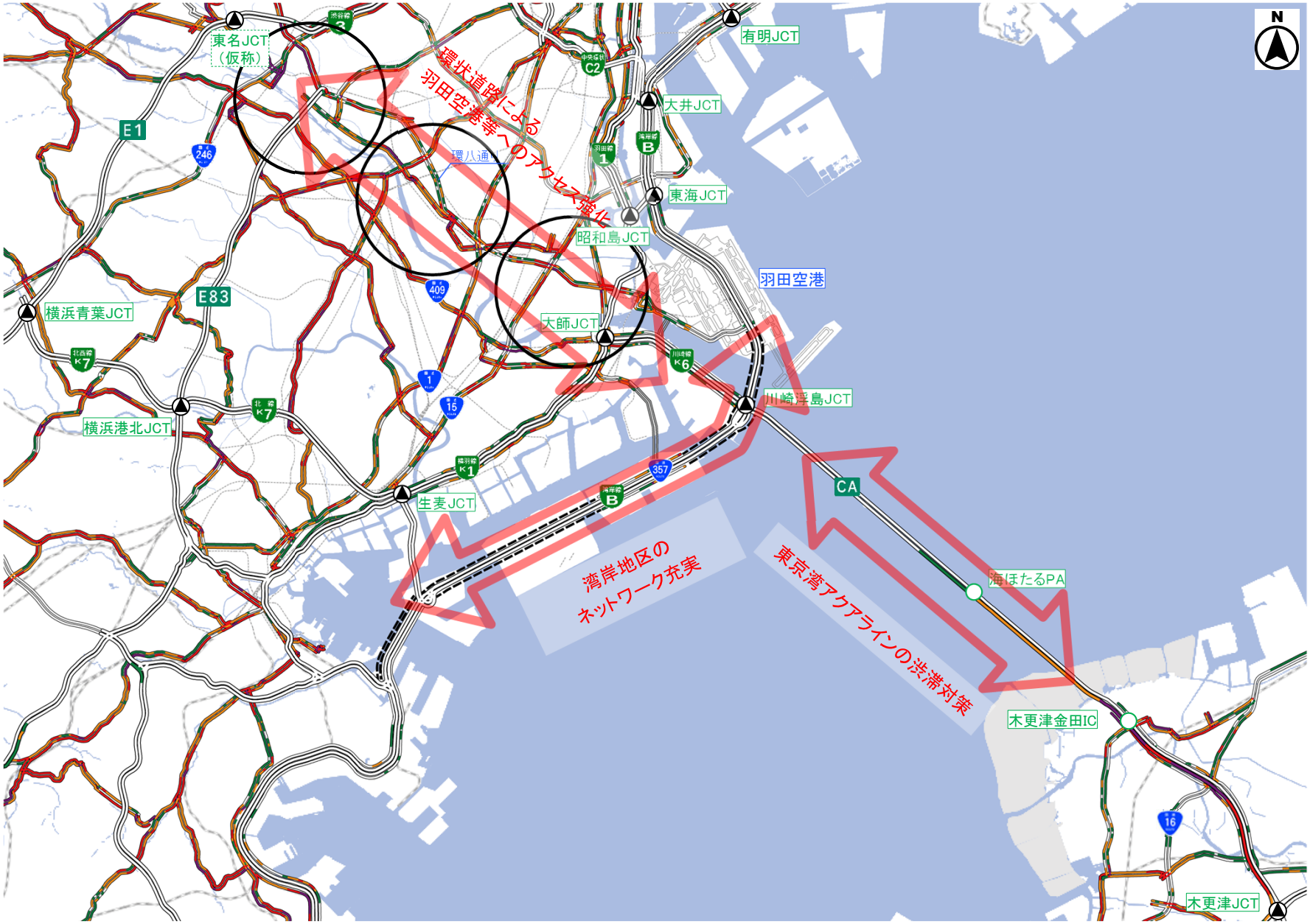


※データ：ETC2.0データ（2021.4～2022.3全日）

周辺地域の交通状況（広域的な視点での交通状況）

国土交通省

○ 環八通り、国道409号等、湾岸地区、東京湾アクアラインにおいて、慢性的な交通渋滞が発生。
○ 東京外環（東名～湾岸）の検討に関連して、広域的な視点から対策を検討する必要がある。



［土休日夕方の平均旅行速度］

【凡例】
- 40km/h～
- 30～40km/h未満
- 20～30km/h未満
- 10～20km/h未満
- 10km/h未満
- データなし
- 未整備区間（R357）

※平均速度図は、2021年10月土休日17時台のETC2.0データを使用

3. 前回からの検討状況

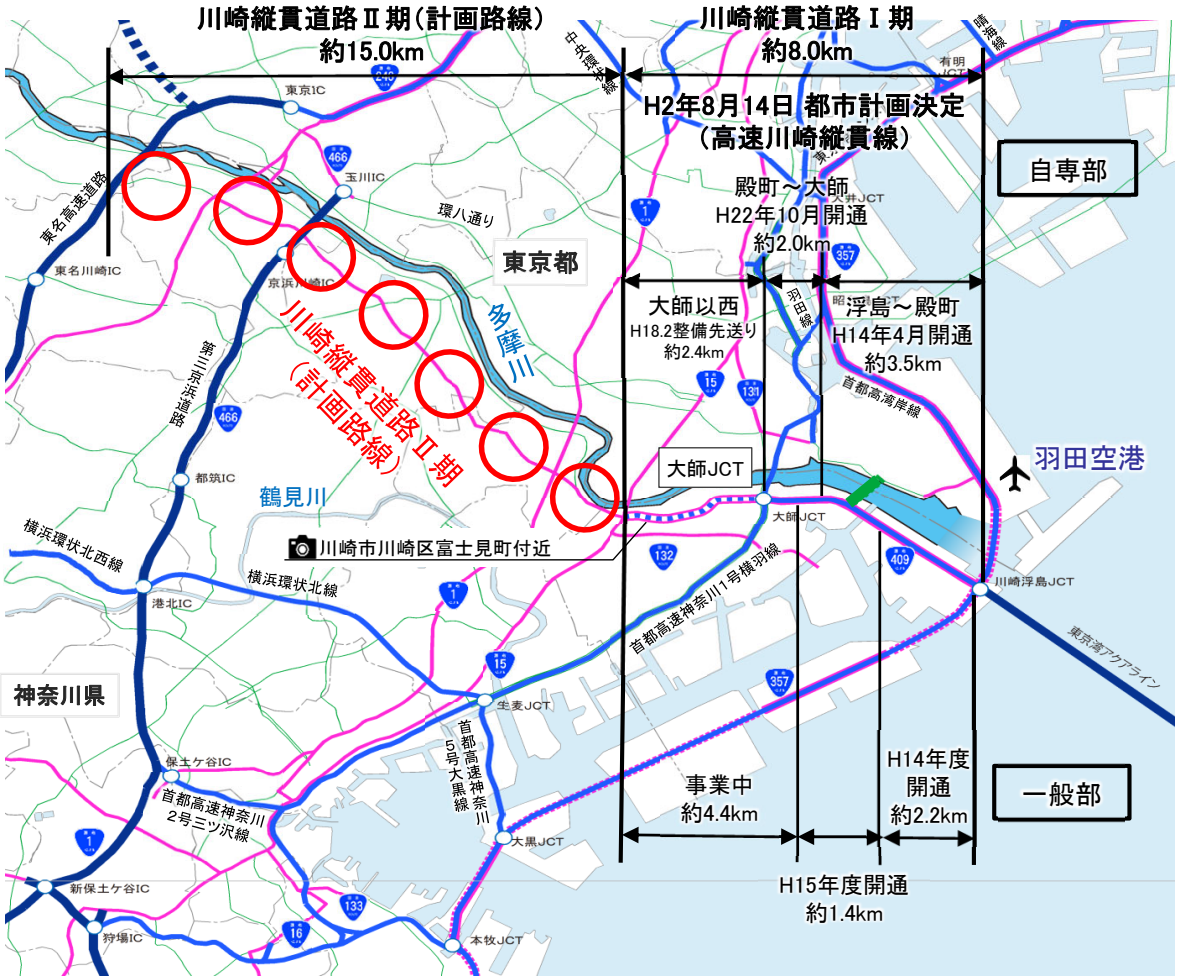
～川崎縦貫道路の経緯～

川崎縦貫道路の概要

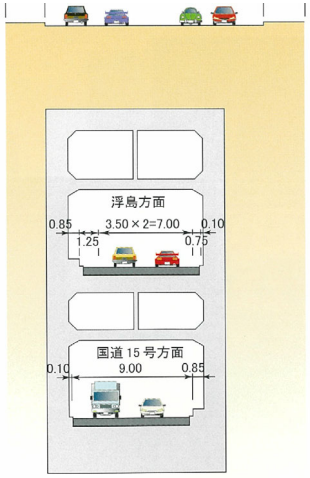
国土交通省

○ 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。

○ 事業中のⅠ期区間（湾岸道路～国道15号：L=約8.0km）と調査中のⅡ期区間（国道15号～東名高速：L=約15.0km）からなる延長約23kmの幹線道路。



■川崎縦貫道路Ⅰ期区間



川崎縦貫道路Ⅰ期（殿町～大師）断面図

川崎縦貫道路の経緯

国土交通省

年　月	川崎縦貫道路の動き
昭和60年　9月	川崎市長が東京湾横断道路の受け入れを表明 神奈川県知事、横浜市長とともに建設大臣宛に5項目要望を提出 ○東京湾横断道路に関わる要望「広域幹線道路の整備・川崎市内縦貫道路」
昭和61年　4月	国道409号川崎縦貫道路事業着手
平成 2年　8月	都市計画決定（国道15号～浮島）
平成 3年10月	Ⅱ期の基本ルート公表
平成 4年　1月	Ⅱ期の通過地点・概ねの構造を公表
平成 9年12月	東京湾アクアライン（川崎浮島JCT）開通
平成14年 4月	高速川崎縦貫線（川崎浮島JCT～殿町IC）開通
平成18年 2月	大師ジャンクションの整備方針公表（首都高速プレス） 大師以西の整備先送り 大師ジャンクションの暫定型整備（横浜方向暫定出入口の設置等）
平成21年 3月	大師出入口（横浜方面）開通
平成22年10月	高速川崎縦貫線（殿町IC～大師JCT）開通
平成22年12月	川崎縦貫道路Ⅱ期計画について、東京外かく環状道路東名以南との一本化を含め幅広く検討を進め、早期に計画の具体化を図ること（川崎市要望）

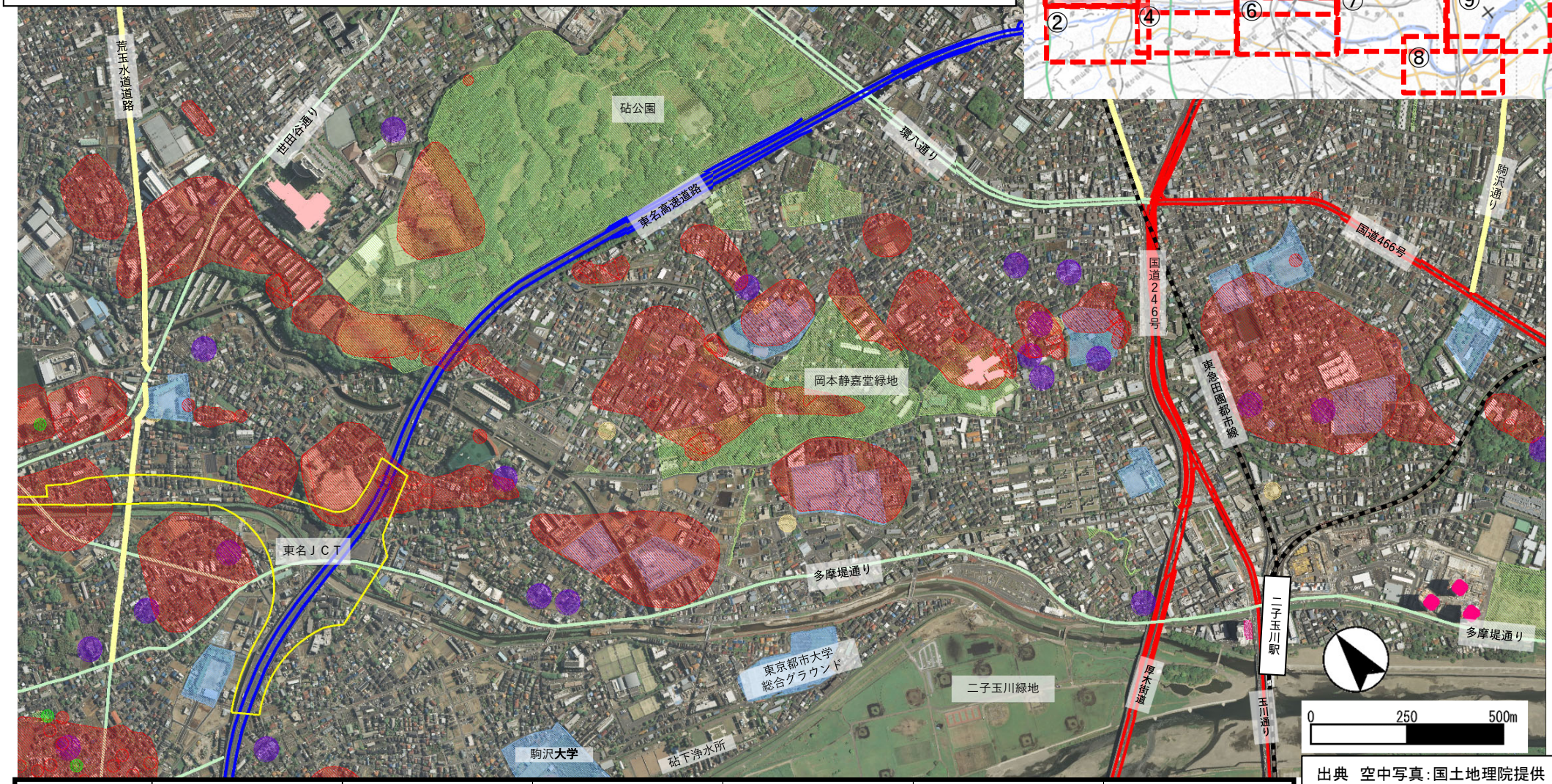
3. 前回からの検討状況

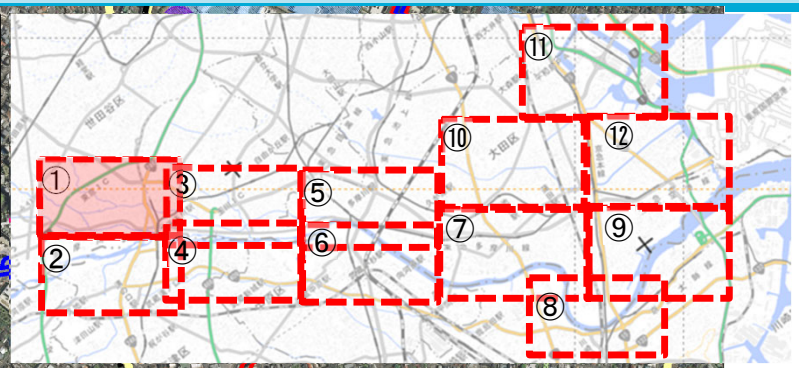
～当該地域の周辺状況～

周辺状況① /12　東名JCT周辺（東名高速道路～首都高速湾岸線間）

国土交通省

○ 東名JCTは市街地で囲まれており、東名JCTから環八通りの間にも住宅地や古墳群、緑地、集合住宅が高密度に広がっている。
○ また、多摩川周辺には、砧公園や砧下浄水所、大学施設等の大規模施設が立地している。





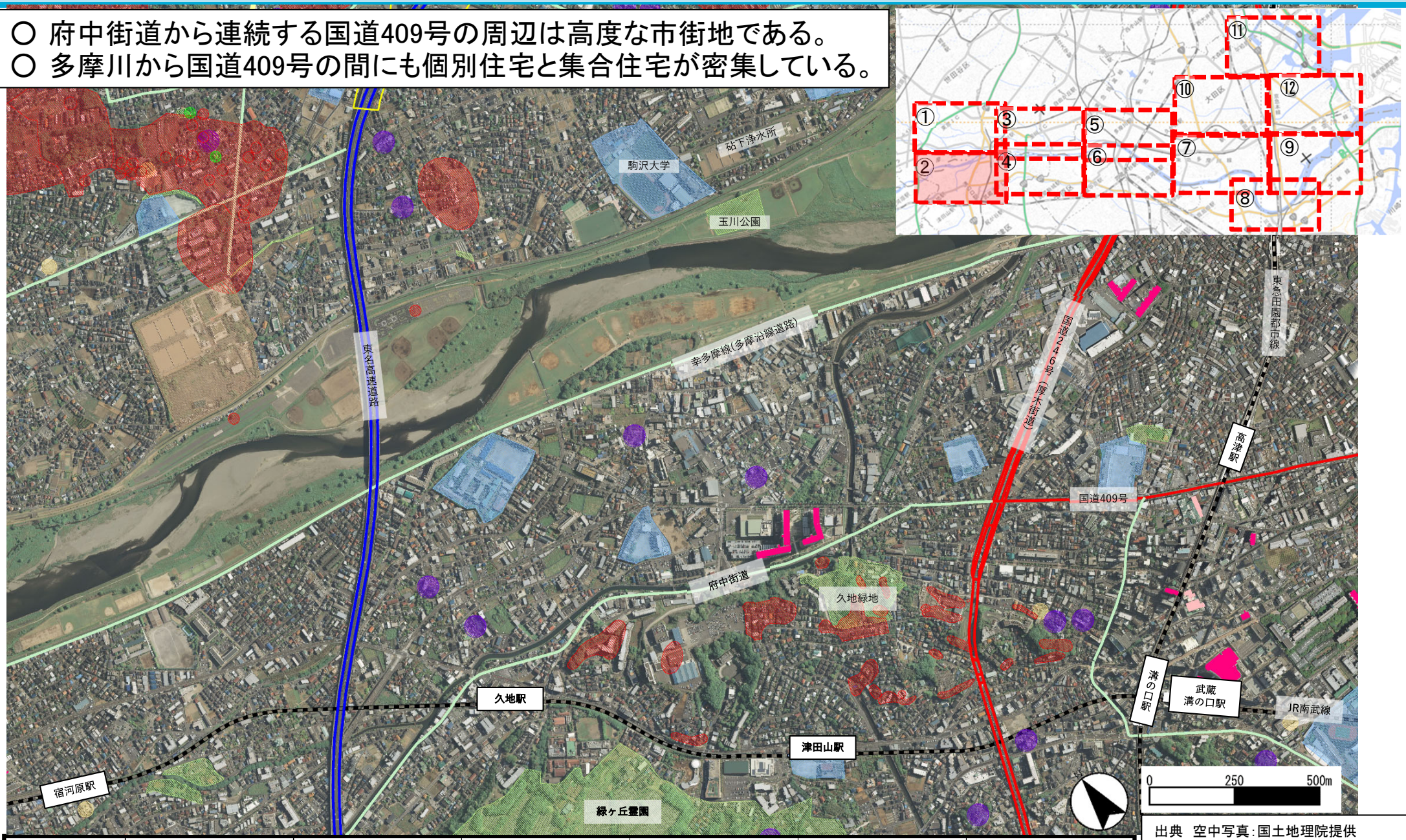
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空レーザー測量成果から算出（国土地理院提供）

周辺状況② /12　東名JCT周辺　川崎市側（多摩川右岸側）

国土交通省

○ 府中街道から連続する国道409号の周辺は高度な市街地である。
○ 多摩川から国道409号の間にも個別住宅と集合住宅が密集している。



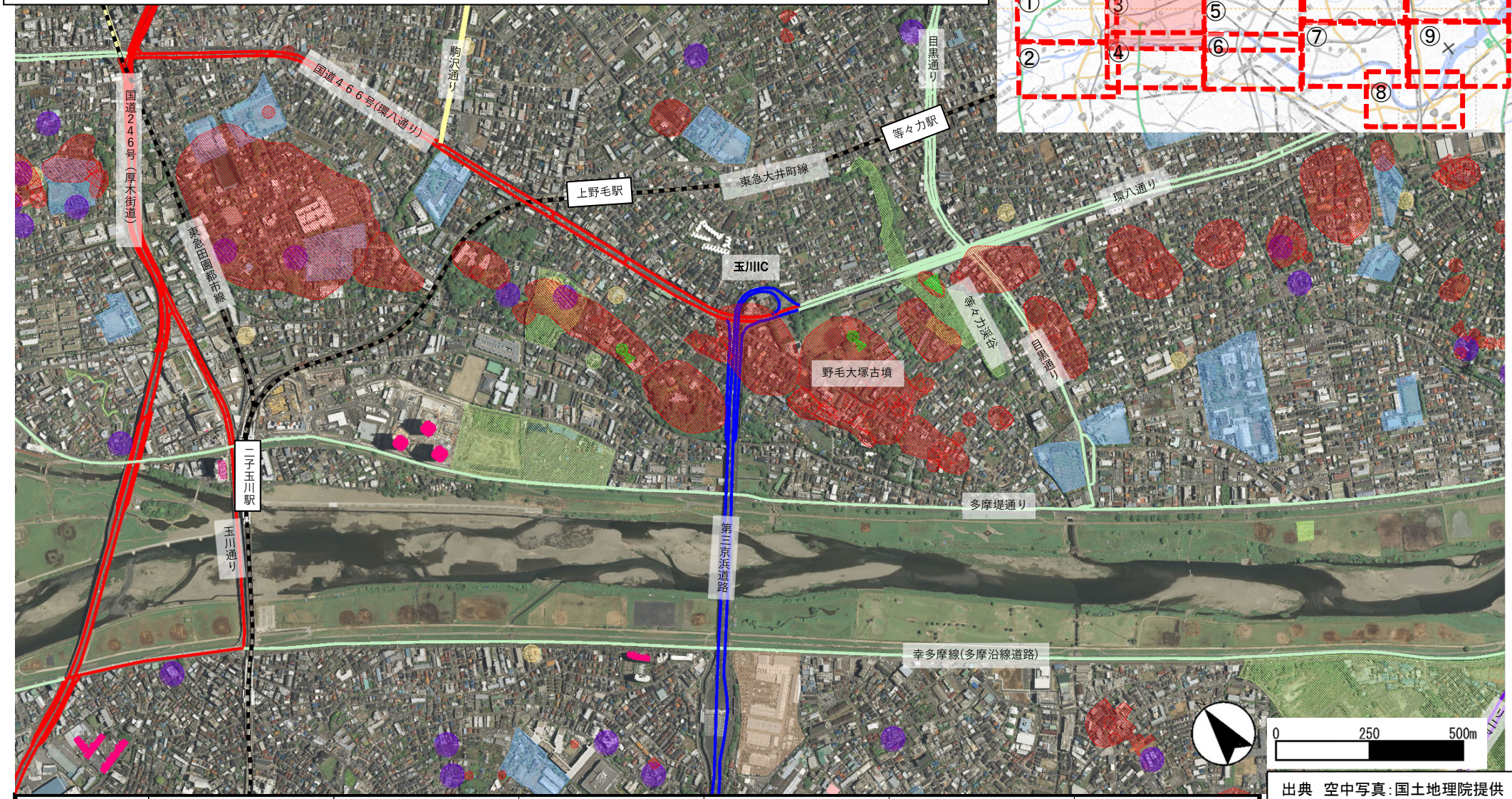
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

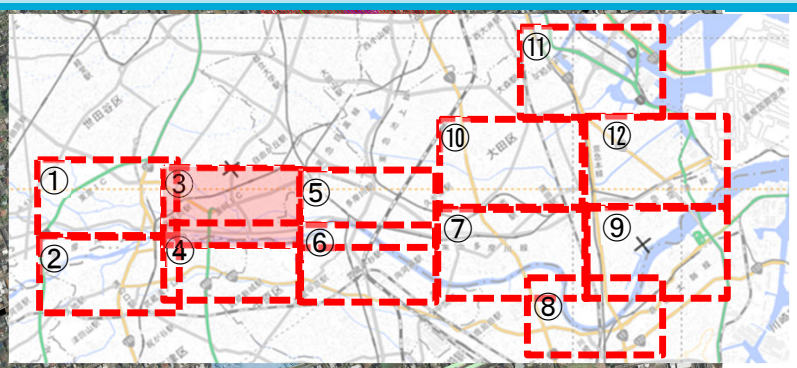
出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空ﾚｰｻﾞｰ測量成果から算出(国土地理院提供)

周辺状況③ /12　第三京浜道路周辺　東京都側（多摩川左岸側）

国土交通省

○ 環八通り周辺にはビル群と住宅地が広がっている。
○ 東京都側には、野毛大塚古墳（都指定史跡）や埋蔵文化財包蔵地が点在しており、環八通りは等々力渓谷（都指定名勝）を通過する。





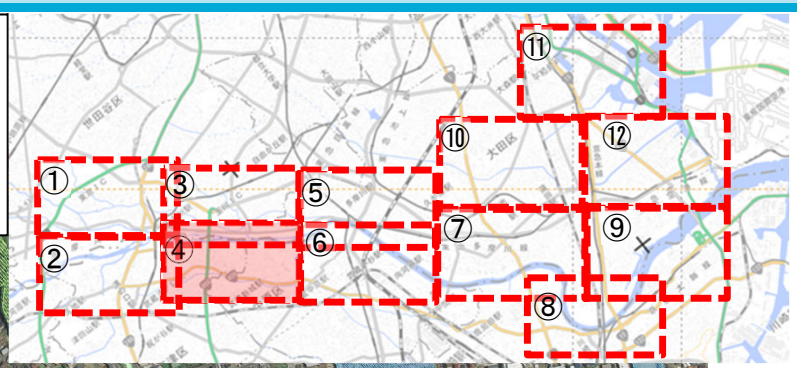
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

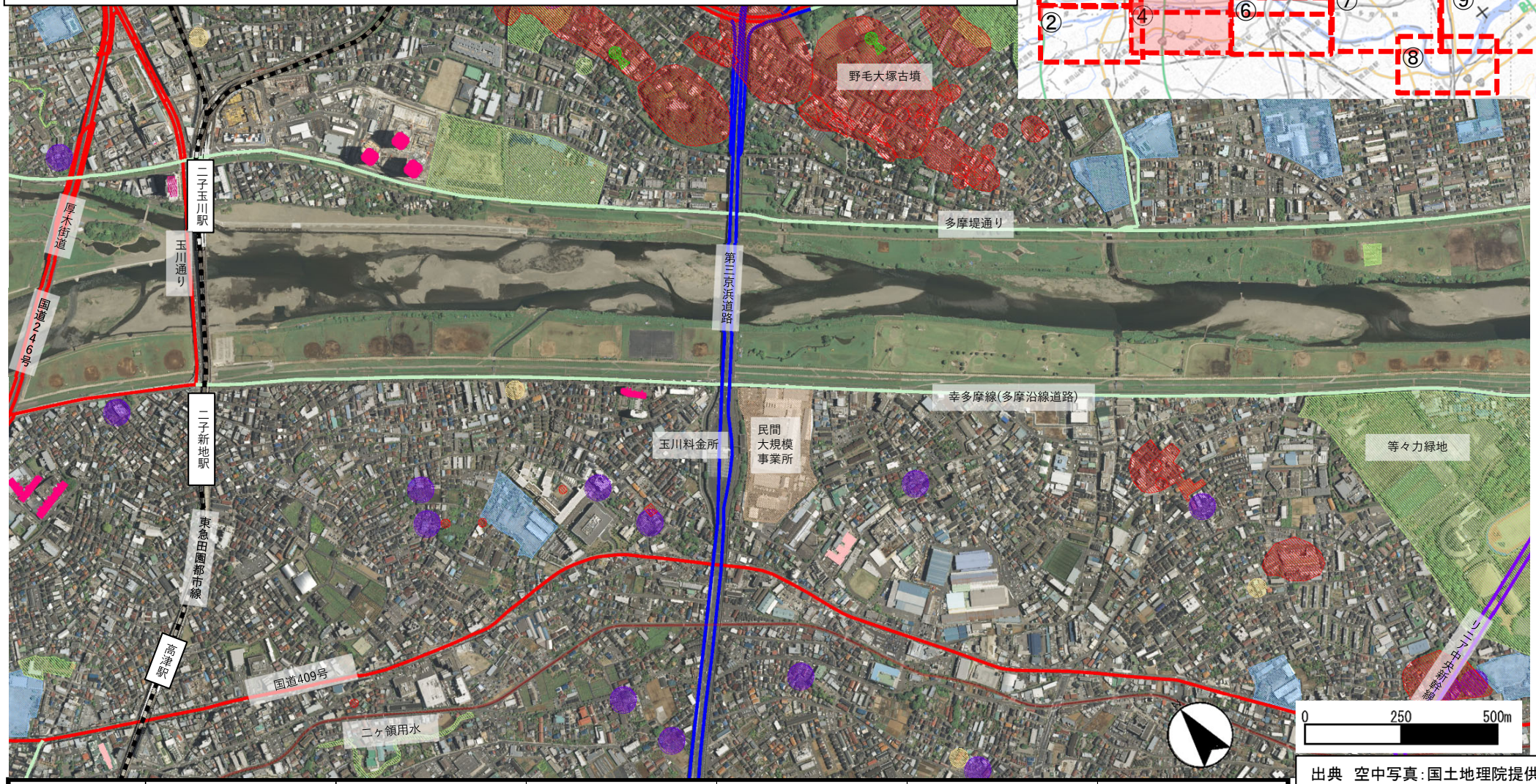
出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空レーザー測量成果から算出（国土地理院提供）

周辺状況④ /12　第三京浜道路周辺　川崎市側（多摩川右岸側）

国土交通省

○ 国道409号周辺には住宅地が広がっている。
○ 川崎市側には、玉川料金所及び民間大規模事業所がある。
○ 多摩川周辺には等々力緑地公園が位置する。
○ 国道409号と並行し国登録記念物（遺跡関係）ニヶ領用水が位置する。





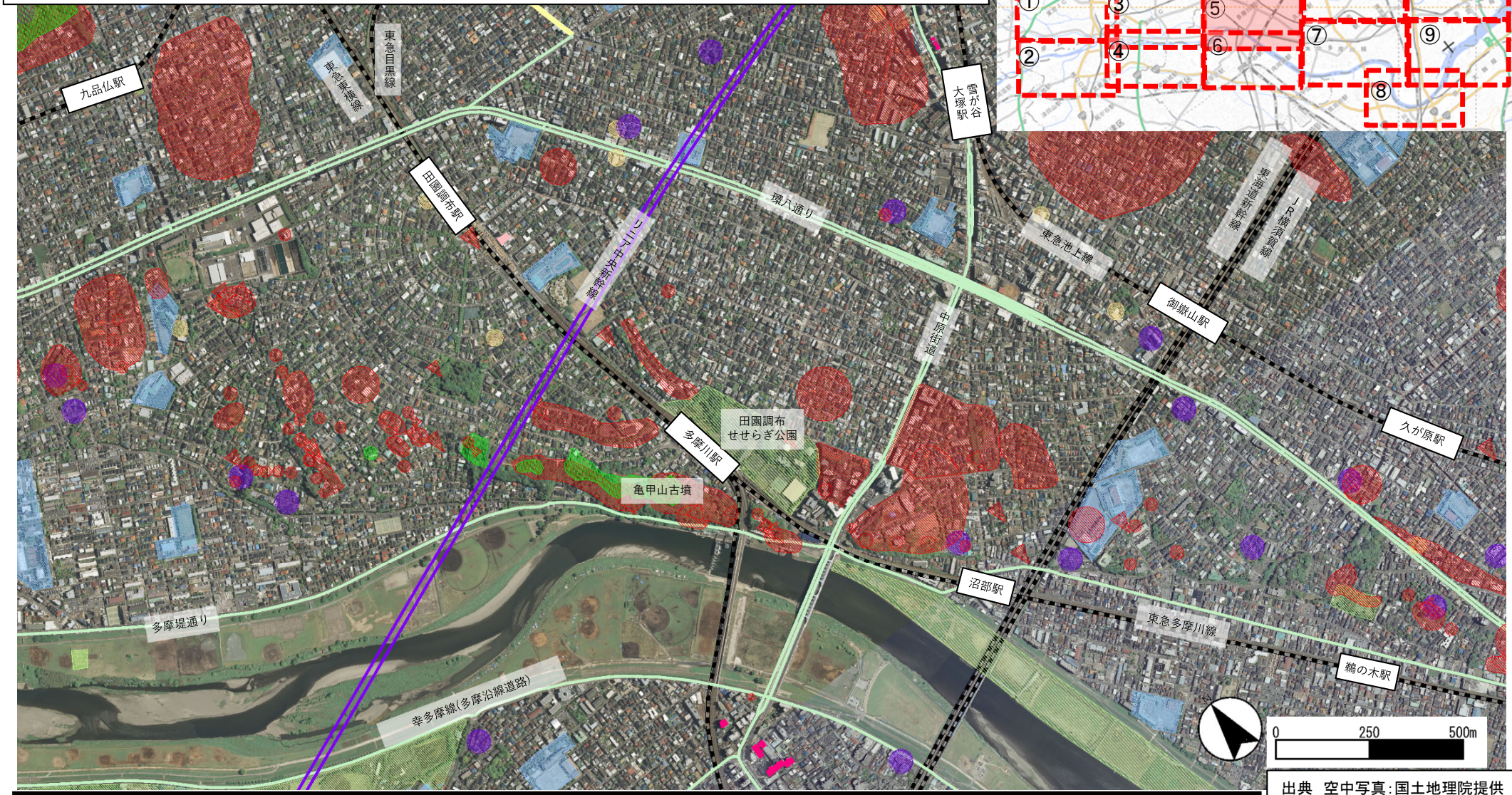
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

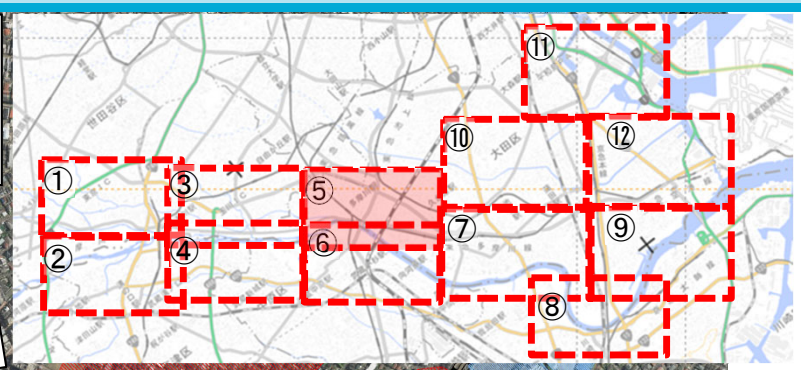
出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空レーザー測量成果から算出（国土地理院提供）

周辺状況⑤ /12　東海道新幹線周辺　東京都側（多摩川左岸側）

国土交通省

○ 環八通り周辺にはビル群と住宅地が広がり、環八通り及び多摩川沿いには、古墳(国指定史跡：亀甲山古墳含む)・遺跡が点在している。
○ 多摩川と東海道新幹線及びリニア中央新幹線計画区間が交差する。





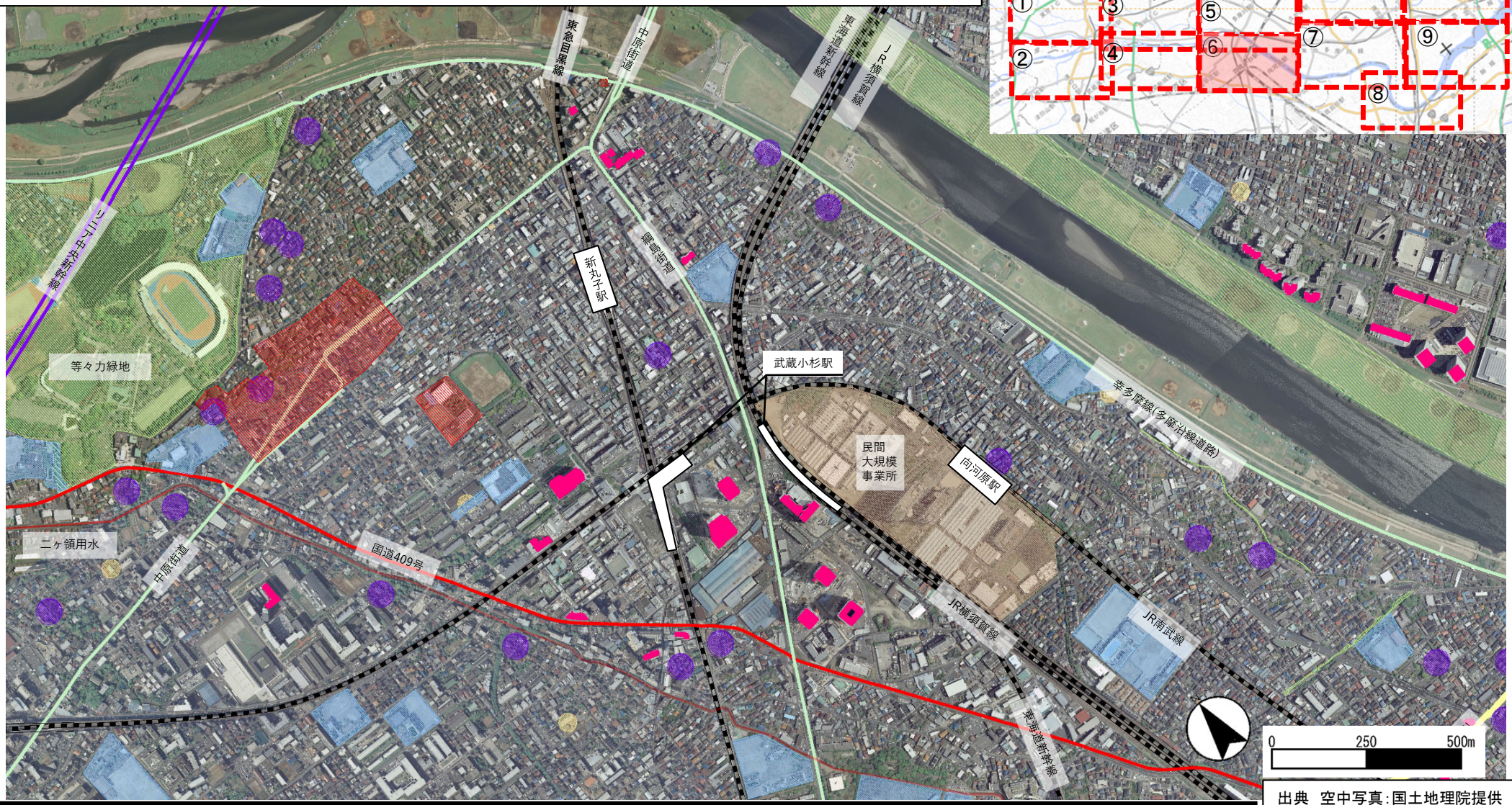
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

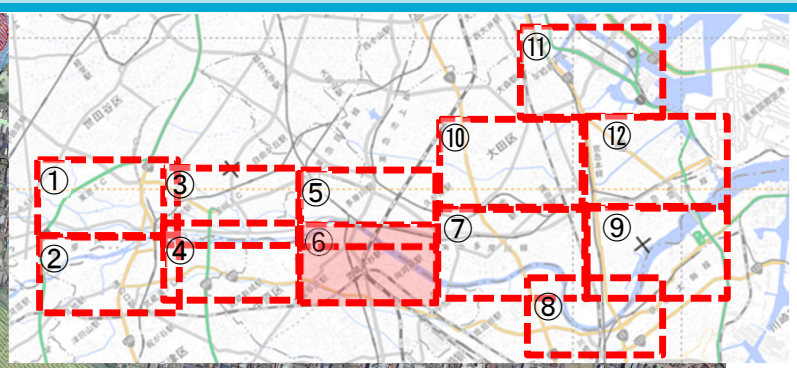
出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空レーザー測量成果から算出(国土地理院提供)

周辺状況⑥ /12　東海道新幹線周辺　川崎市側（多摩川右岸側）

国土交通省

○ 国道409号周辺には住宅地が広がっている。また、大規模な民間事業所や、40mを超える建物が点在する。
○ 多摩川沿いには、大規模な都市公園である等々力緑地がある。





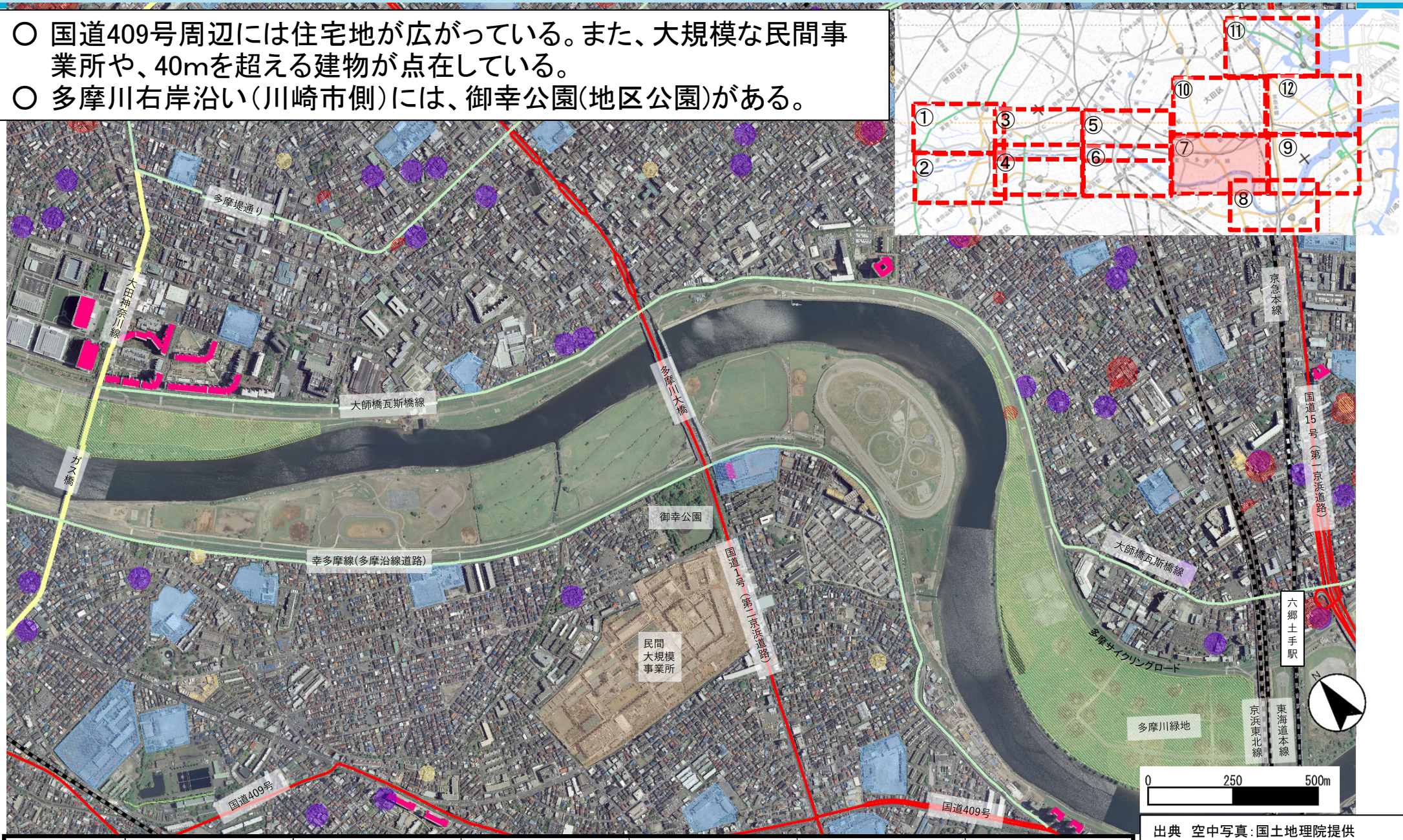
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空レーザー測量成果から算出（国土地理院提供）

周辺状況⑦ /12　国道1号周辺（多摩川大橋周辺）

国土交通省

○ 国道409号周辺には住宅地が広がっている。また、大規模な民間事業所や、40mを超える建物が点在している。
○ 多摩川右岸沿い（川崎市側）には、御幸公園(地区公園)がある。



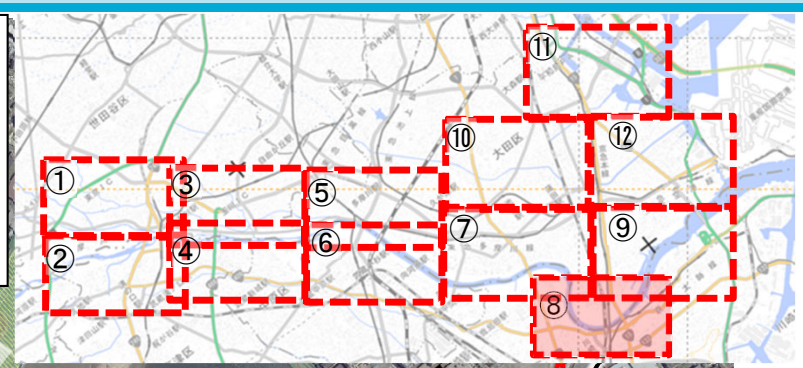
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

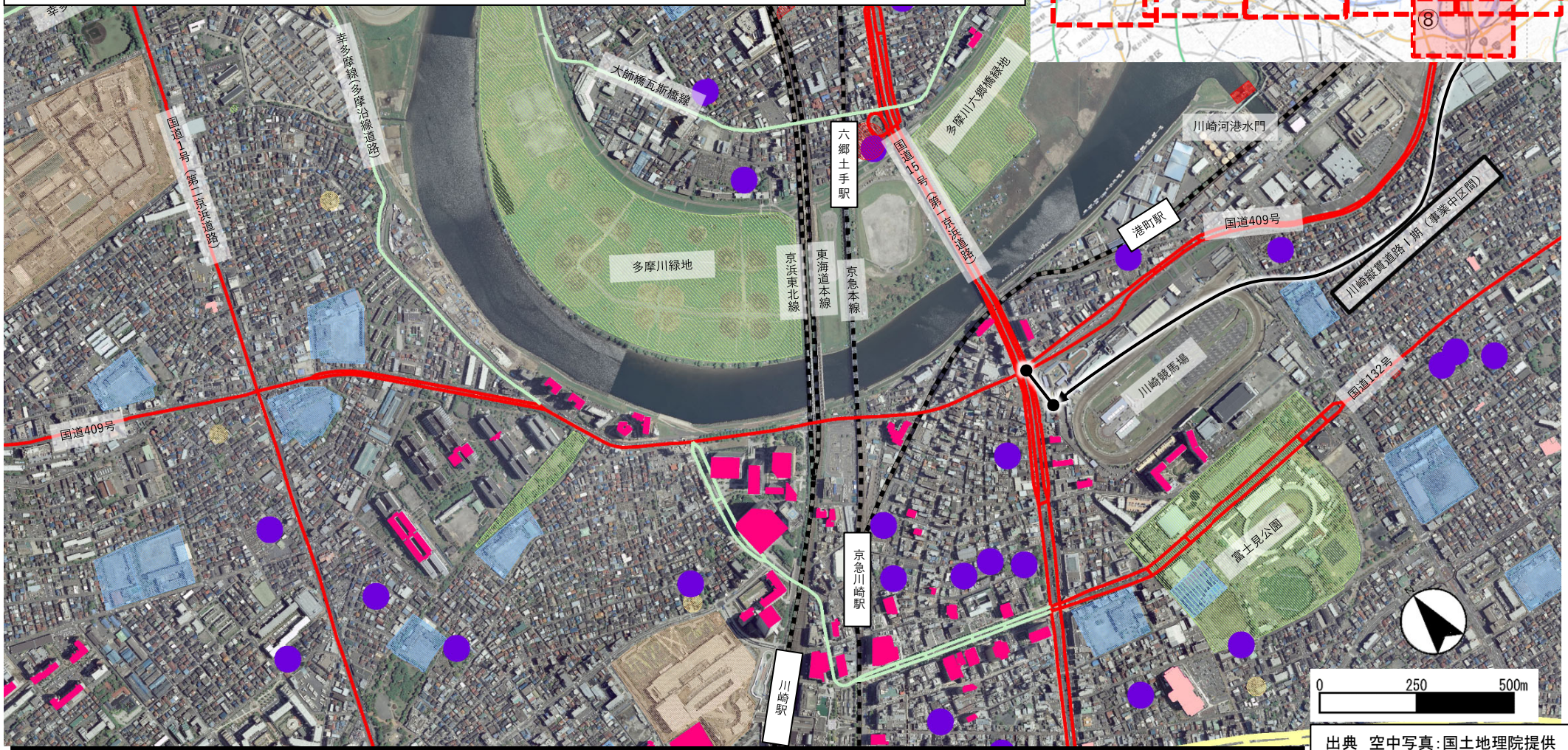
出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空ﾚｰｻﾞｰ測量成果から算出(国土地理院提供)

周辺状況⑧ /12　国道15号周辺

国土交通省

○ 国道409号沿いには住宅地が広がっている。
○ 工場地帯や競馬場、都市公園などの大規模な施設が立地している。また、40mを超える建物も見られる。多摩川の川崎市側には、国登録有形文化財の川崎河港水門が位置している。
○ 川崎縦貫道路Ⅰ期が都市計画決定され用地取得が進んでいる。





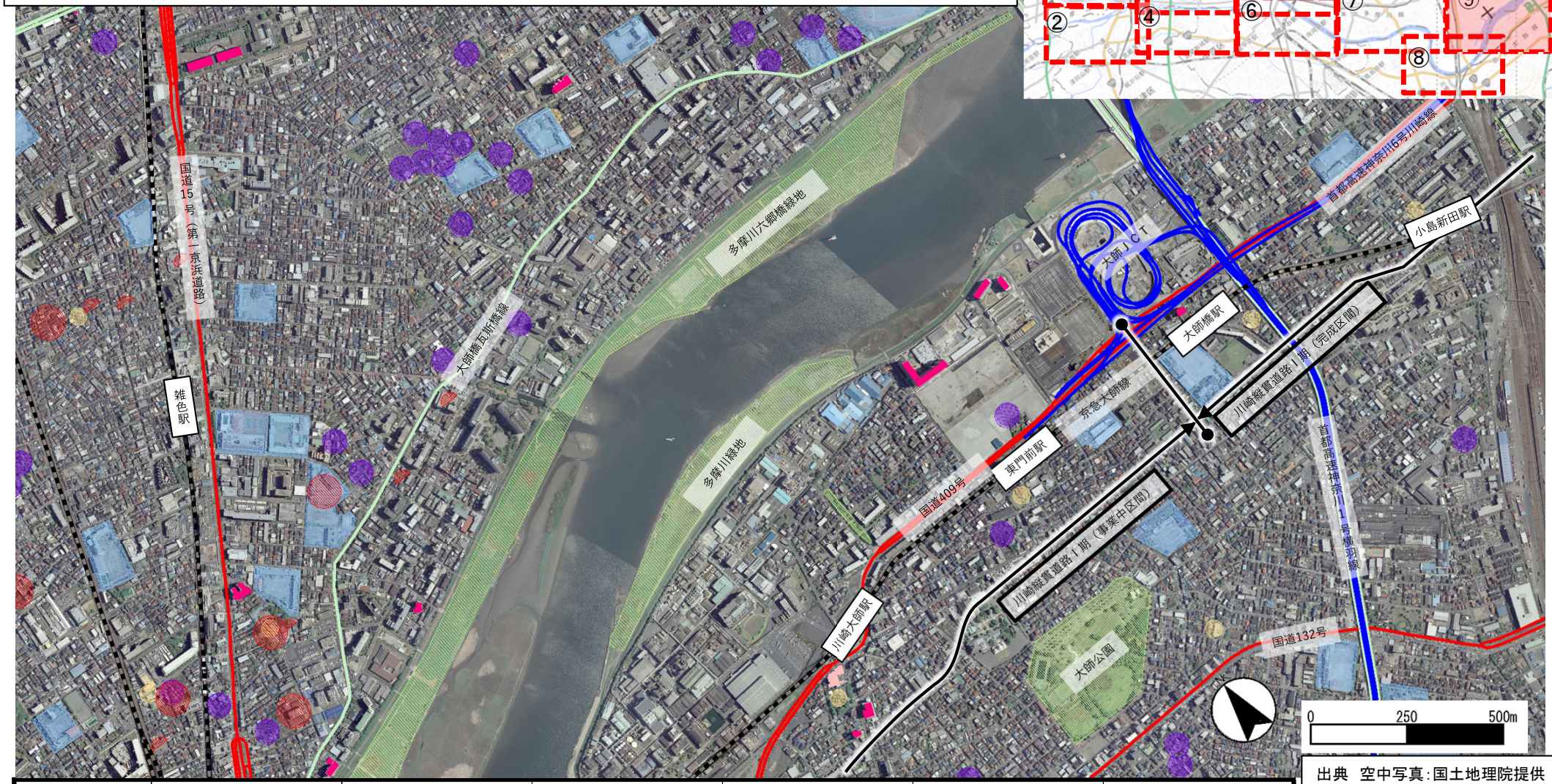
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

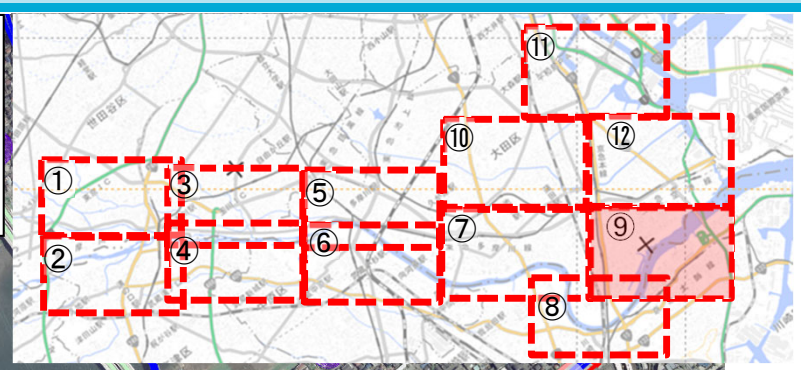
出典　空中写真:国土地理院提供
地物など:国土数値情報に追記し図示
建物高さ:H19,H21航空ﾚｰｻﾞｰ測量成果から算出(国土地理院提供)

周辺状況⑨ /12　大師JCT周辺

国土交通省

○ 国道409号沿いには住宅地が広がっている。
○ 工場地帯や競馬場、都市公園などの大規模な施設が立地している。
　また、40mを超える建物も見られる。
○ 川崎縦貫道路Ⅰ期が都市計画決定され用地取得が進んでいる。





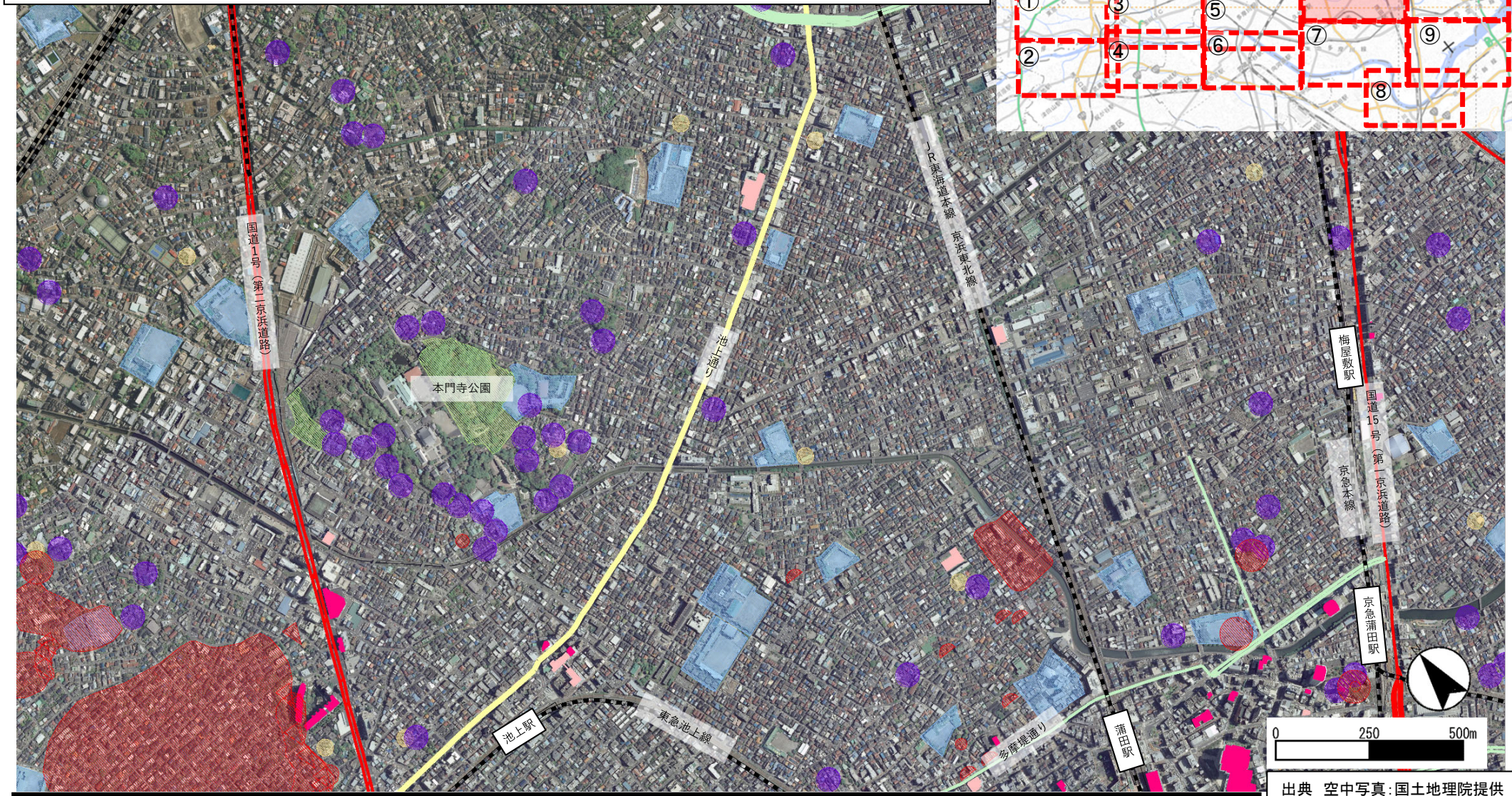
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

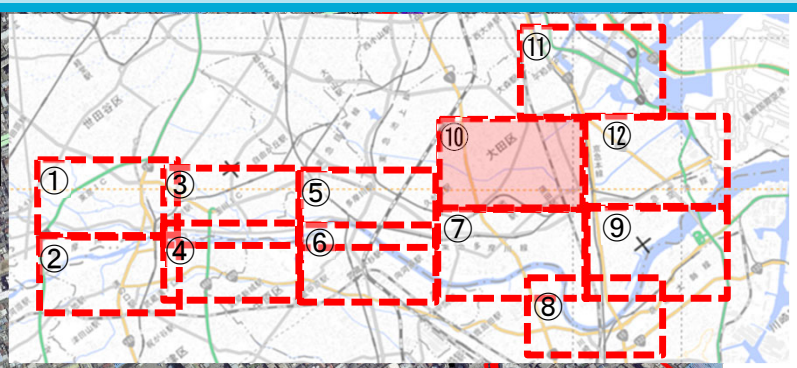
出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空レーザー測量成果から算出(国土地理院提供)

周辺状況⑩ /12　国道1号・15号周辺（大田区）

国土交通省

○ 国道1号周辺には、遺跡・古墳、都市公園や寺社仏閣が点在する。
○ 国道15号周辺は、京浜本線と並走しており、周囲には40mを超える建物が立地している。





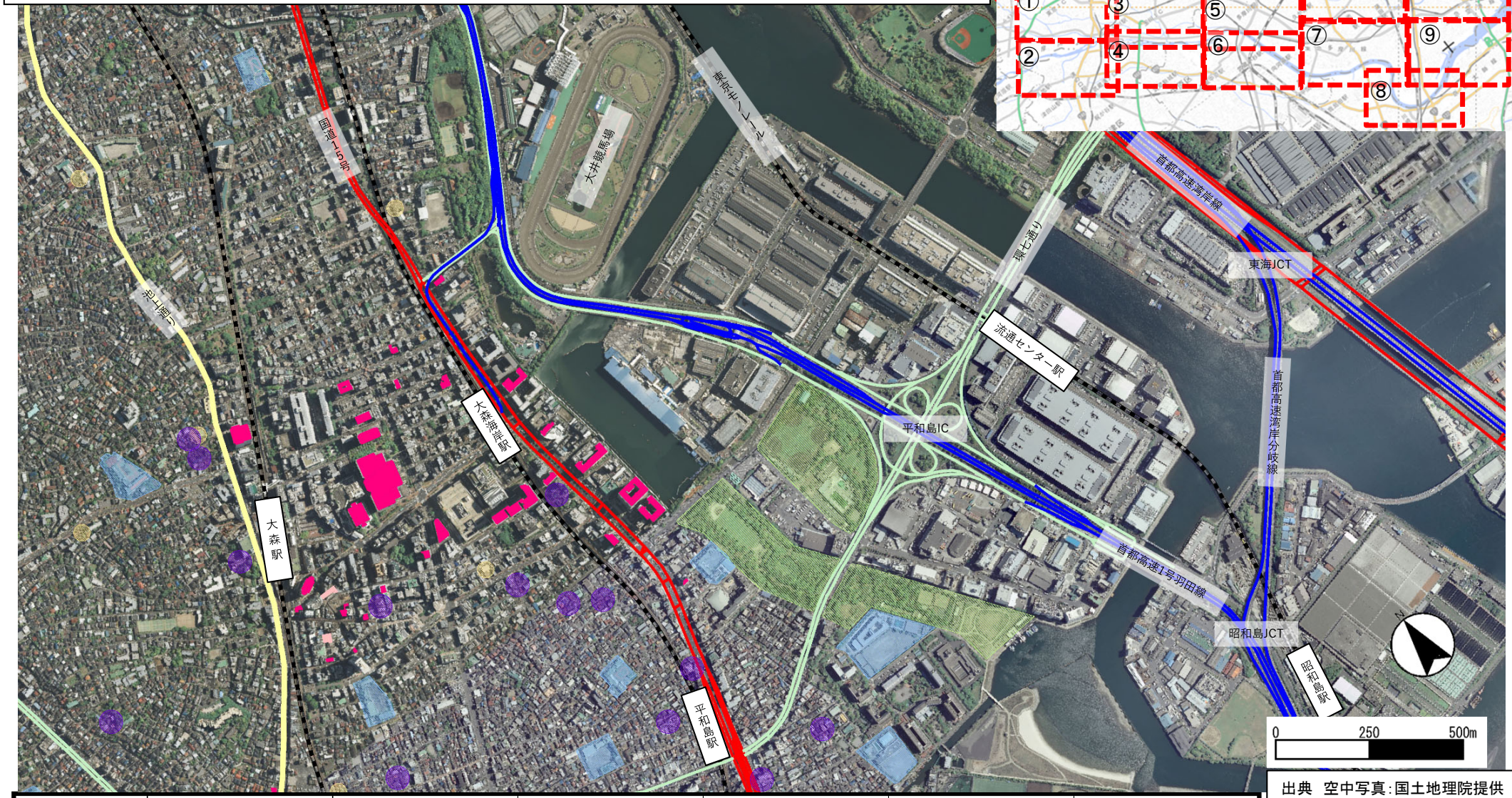
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

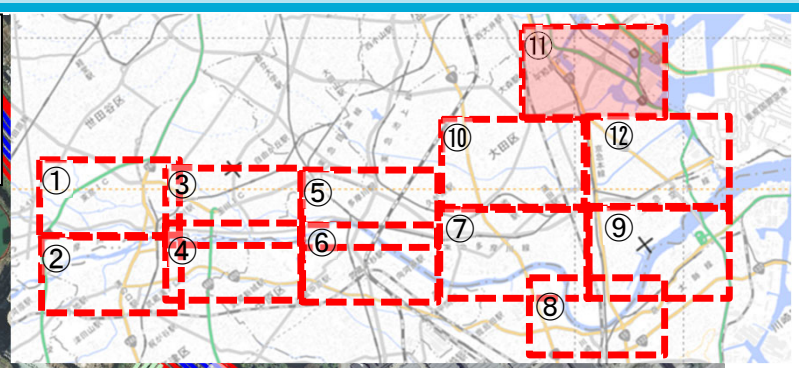
出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空ﾚｰｻﾞｰ測量成果から算出(国土地理院提供)

周辺状況⑪ /12 平和島IC周辺

国土交通省

○ 国道15号沿いには住宅地が広がっている。また、40mを超える建物や、寺社仏閣が点在する。
○ 平和島ICは、大規模な民間事業所や都市公園で囲まれている。





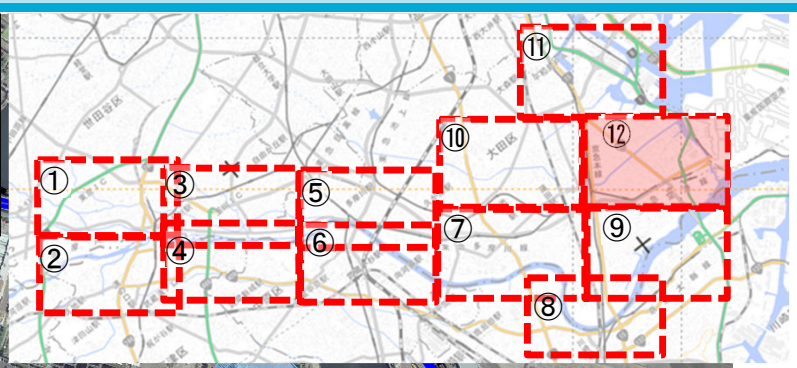
凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

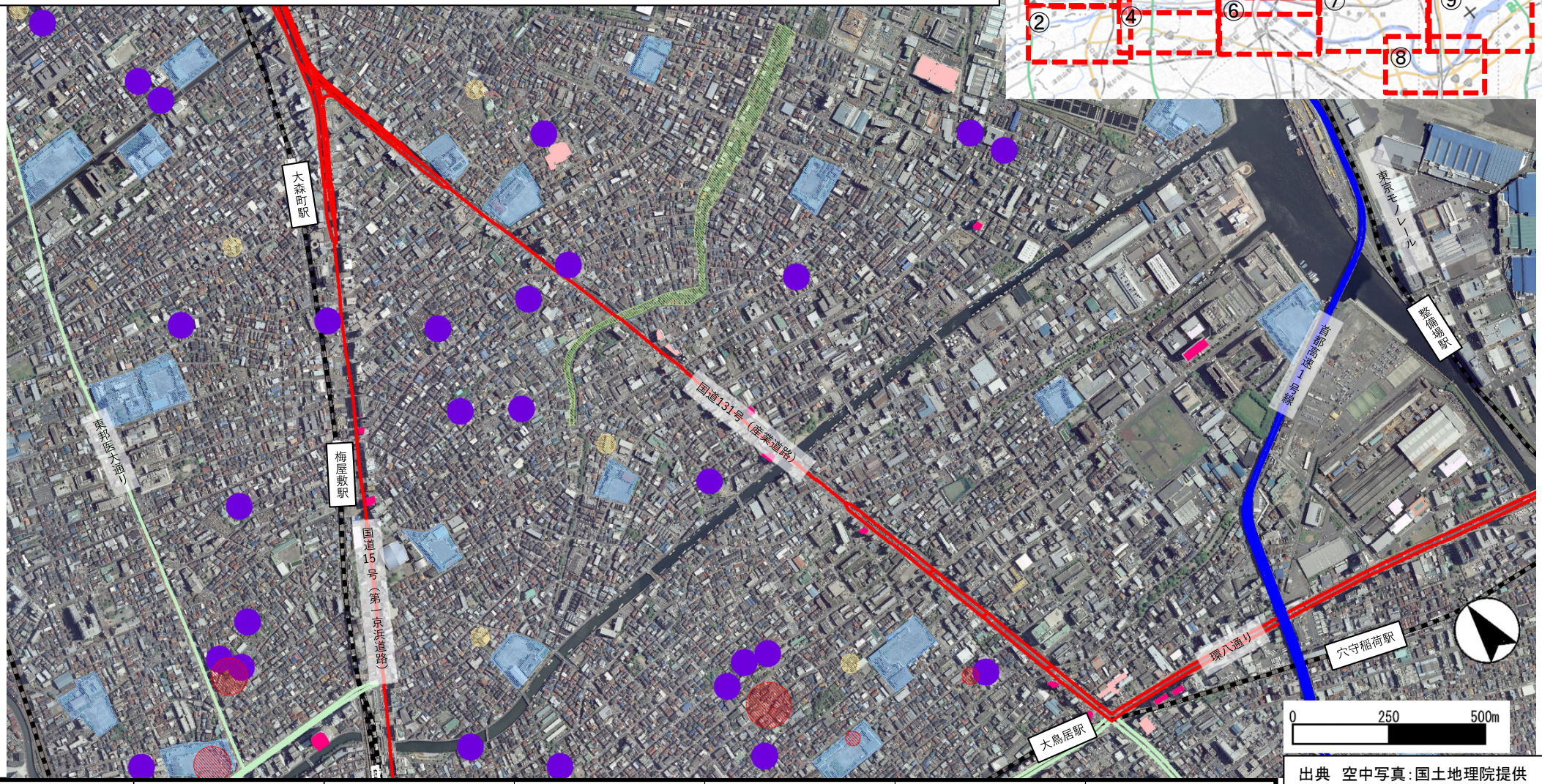
出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空ﾚｰｻﾞｰ測量成果から算出(国土地理院提供)

周辺状況⑫ /12 国道131号（産業道路）周辺

国土交通省

○ 国道15号周辺は、京浜本線と並走しており、周囲にはビルが　密集し立地している。
○ 湾岸部はモノレールが通過し、工場地帯などの大規模な施設が立地している。





凡　例						
	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 ※都市基幹公園以上	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

出典　空中写真：国土地理院提供
地物など：国土数値情報に追記し図示
建物高さ：H19,H21航空ﾚｰｻﾞｰ測量成果から算出(国土地理院提供)

4. 今後の進め方（案）

これまでの検討経緯と今後の進め方（案）

国土交通省

前回までの確認事項（有識者及び周辺自治体等の主な意見）（第1回（平成28年2月）～第5回（令和元年6月））

1. 首都圏・地域の状況、整備効果

○ 首都圏の渋滞対策、国際競争力向上の観点などから、外環道の必要性は言うまでもない。
○ 関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港等とのネットワークが確立される。

2. 概略ルート、構造等

○ 市街地の状況や地域の資源等を考え、**地域への影響が少ないルートにするべき**。
○ 道路整備による地域への効果が最大限発揮されるよう、**一日でも早く整備が進むルートや構造を検討してもらいたい**。
○ **川崎縦貫道路計画との一本化を前提とするべきでは**。

3. その他

○ **東名高速～湾岸道路間について、可能な限り早期に計画を具体化し、整備を進める必要がある**。
○ 計画策定のプロセスは非常に重要。地元住民や関係者と早い段階からコミュニケーションを取りながら進めていく必要がある。**最初にプロセスを示すことも大事**。
○ 計画の具体化にあたっては、**十分な比較検討により、メリットやデメリットを明らかにし、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてもらいたい**。

今回（第6回（令和5年2月））

1. 社会情勢の変化

○緊急事態宣言（新型コロナウイルス感染症）（令和2年4月）
○令和元年台風第19号による浸水被害（令和元年10月）
○「東京外かく環状道路（関越～東名）における」陥没事故（令和2年10月）

2. 前回からの検討状況

○整備効果
○川崎縦貫道路の経緯
○周辺地域の交通状況
○当該地域の周辺状況

社会情勢の変化等を踏まえ、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とともに、
引き続き、川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、整備効果や起終点等についての検討を進める。

＜参考＞起終点（湾岸道路との接続位置）

国土交通省

<table>
<tr><td colspan="3">概要図</td><td colspan="2">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">比較案</td><td>案1　東京側で湾岸道路に接続</td><td>案2　川崎側で湾岸道路に接続</td></tr>
<tr><td colspan="3">湾岸道路への接続位置</td><td>1号羽田線昭和島JCTに接続し、東海JCTで湾岸線に接続</td><td>1号横羽線大師JCTに接続し、川崎浮島JCTで湾岸線に接続</td></tr>
<tr><td rowspan="6">広域的な視点</td><td colspan="2">交通円滑化</td><td colspan="2">湾岸部（東京港、羽田空港、川崎港）～東名高速のアクセスは、その多くが首都高速経由。
これらの交通が転換し、都心部の渋滞緩和が期待される。</td></tr>
<tr><td>空港アクセスの向上</td><td>調布IC⇔羽田空港の所要時間※</td><td>中央環状線経由と比較して
約4割（国内線）/約5割（国際線）の短縮</td><td>中央環状線経由と比較して
約4割（国内線）/約5割（国際線）の短縮</td></tr>
<tr><td rowspan="2">港湾アクセスの向上</td><td>東京港</td><td>東京港⇔大泉JCTの所要時間※</td><td>中央環状線経由と比較して約7割の短縮</td><td>中央環状線経由と比較して約6割の短縮</td></tr>
<tr><td>川崎港</td><td>川崎港⇔大泉JCTの所要時間※</td><td>中央環状線経由と比較して約6割の短縮</td><td>中央環状線経由と比較して約7割の短縮</td></tr>
<tr><td colspan="2">災害時の迅速な対応</td><td colspan="2">災害時のリダンダンシーが確保される。</td></tr>
<tr><td colspan="2">観光振興</td><td colspan="2">多摩地域などと房総半島とのアクセスが向上し、より広域的な観光圏が形成され、観光振興が期待される。</td></tr>
<tr><td>地域的な視点</td><td colspan="2">渋滞・交通事故</td><td colspan="2">周辺地域の渋滞の緩和、交通事故の削減に寄与する。
（具体的な効果の程度はインターチェンジの設置の有無や位置に依存）</td></tr>
<tr><td colspan="3">事業性（用地取得等）</td><td>昭和島JCT付近では、大規模な土地の改変が必要。</td><td>大師JCT付近では、川崎縦貫の空間を活用することが可能。</td></tr>
<tr><td colspan="3">川崎縦貫道路計画との関係</td><td>東京側を通るため川崎縦貫道路計画との一本化は図れない。</td><td>川崎市内を縦貫し大師JCTと接続するため川崎縦貫道路計画との一本化が図れる。</td></tr>
</table>

※：一例として区間を設定し、H27道路交通センサス混雑時平均旅行速度より所要時間を算出。外環道（関越～東名、東名～湾岸）は80km/hと設定