#### 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7回)の開催結果概要

令和6年11月29日(金)

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. 高規格道路を取り巻く動き

- 事務局より、高規格道路を取り巻く動きについて報告がなされた。
  - ・ サービスレベル達成型を目指し、シームレスなサービスが確保された高規格道路ネットワークを構築する。
  - ・ 港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点と高規格道路アクセスは、ネットワークの不連続や渋滞により時間を要しているケースがあり、シームレスな接続が課題となっている。
  - 多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造する。

#### 2. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果

- 事務局より、検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果について報告がなされ、計画の 具体化にあたって以下を共有した。
  - 羽田空港・京浜三港は機能強化や開発が進むポテンシャルがある交通・物流拠点である。
  - 外環の整備によって都心部や川崎市内の渋滞の緩和や利便性向上が期待される。
  - ・ 多摩川下流周辺には浸水被害の課題がある。

#### 3. 湾岸道路との接続位置に関する検討

- 事務局より、湾岸道路との接続位置に関する検討について報告がなされ、計画の具体化に あたって以下を共有した。
  - ・ 広域的な視点から空港・港湾のアクセス性の強化が期待される。
  - ・ 当該地域では、市街化が進んでおり、ビル群や住宅地が高密度に広がっているため、公共 空間(河川・道路)の活用が有効である。

#### 4. 今後の進め方(案)

○ 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、 費用負担の考え方等についての検討を進めることを確認した。

#### 5. 協議会の運営について

- 協議会の名称を「羽田空港・京浜三港アクセス強化等に資する東京外かく環状道路(湾岸 道路~東名高速間)計画検討協議会」に変更する。
- 関東地方整備局河川部長を協議会委員へ追加する。

以 上

# 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7回)



- 1. これまでの検討状況と計画検討協議会の開催経緯
- 2. 高規格道路を取り巻く動き
- 3. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果
- 4. 湾岸道路との接続位置に関する検討
- 5. 今後の進め方(案)
- 6.協議会の運営について



# 1. これまでの検討状況と計画検討協議会の開催経緯



## 首都圏三環状道路の整備状況

新東名 伊勢原」 に

藤沢IC

相模湾

横浜湘南道路

- 🥝 国土交通省
- 〇 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。



釜利谷JCT

高速横浜環状南線

E14

木更津JCT

木更津東IC

CA

東京湾

木更津南JCT

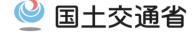
注1: ※1 資機材の調達等が順調な場合

注2:幸手IC~境古河IC間及び

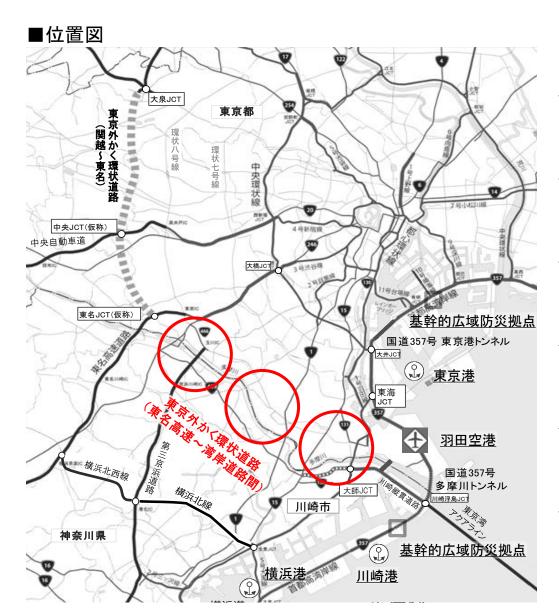
※2 大栄JCT~国道296号IC(仮称)間は、 1年程度前倒しでの開通を目指す

坂東IC~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

## 計画検討協議会の経緯



〇 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を設置し、 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、これまで6回の意見交換を実施。



■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6回 令和5年2月1日

社会情勢変化、周辺の交通状況、川崎縦貫道路の経緯等

# 2. 高規格道路を取り巻く動き



#### 高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 概要

道路ネットワークの 課題

都市間移動の 速達性が低い 渋滞による 時間ロス

拠点アクセス性

物流危機

交通安全

インフラ 老朽化

持続可能な 開発への貢献

経済の長期低迷・ 国際的地位の低下

時代の岐路 (リスク/構造変化)

未曽有の人口減少、少子高齢化 巨大災害の切迫、気候危機の深刻化 生物多様性の損失

場所にとらわれない暮らし方・働き方 新たな地方・田園回帰

DX・GXなど、激化する国際競争 エネルギー・食料の海外依存

強い危機感と 現状打破の必要性

新たな

日指す 「新時代に地域力をつなぐ国土」 国土の姿

広域的な機能の分散と連結強化

災害脆弱性

階層ごとに機能を拠点に集約

持続可能な地域生活圏の形成

中国等、アジア諸国のインフラ成長

国土形成計画

国土構造の 「シームレスな拠点連結型国土」 基本權想

全国的な同僚ないトワーク(ロオ海側・大平洋側=南洋田) /日本中央回廊

階層間のネットワーク強化

・急速な高速道路網の拡大 ・自動運転対応のスマート高速道路等の進化

認識の変化

三陸沿岸道路開通 ・直接効果・間接効果・新たな効果 首都圏三環状開通

·雇用創出、経済効果、機能分化の有効性 ・羽田空港強化等、東京湾岸地域の新たな動向 新東名 · 新名神開通

持続可能な開発目標(SDGs) 誰一人取り残されない社会の実現 道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(2020道路分科会基本政策部会)

4つの 重点課題 世界に伍する経済再興・ 国際競争力強化

国土のリスクに対応する 国土安全保障(Homeland Security) の確保

「2024年問題」物流危機の中での 安定的な物流の維持

2050年カーボンニュートラル

に向けた低炭素な交通の実現

<サービスレベル>

・重要都市間サービス速度80km/h

·自動車専用道路相当

少なくとも60km/h

高規格道路 <基本方針> 技術創造による多機能空間への進化で、2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを実現

<通称> WISENET (World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork)

シームレスネットワークの構築 道路種別や管理主体、県境などにとらわれず、重要拠点を一連のサービスレベルで連結

サービスレベル評価 🌊 データ基盤整備 パフォーマンス・マネジメント サービスレベル達成型への転換

(サービスレベル指標によるパフォーマンス・マネジメント)

×

DX・GX、技術創造による進化 多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造 自動物流道路(オートフロー・ロード Autoflow Road)の構築

物流危機の克服、温室効果ガス排出削減の切り札として、自動車に頼らず、 道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流システムを構想

<機能要件>

ネットワーク補完

拠点アクセス

① 広域交流

④ 地域連携

⑤ 国土保全

スピード感を持ち、10年での実現を目指す

全国から、世界から選ばれる都市・地方を支える基盤ネットワークへ

国際水準の都市間連絡を確保

地域生活圏の交流人口確保 (2050年人口でも現在の圏域規模を維持)

高規格道路 <役割>

経済成長 物流強化

物流、三大都市圏のネットワーク機能強化・産業拠点アクセス サプライチェーンの強靭化・中継拠点整備

観光立国の推進

持続可能な経済社会のための観光立国の実現、 周遊観光促進、オーバーツーリズム渋滞対策 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

持続可能な地域生活圏の維持 巨大災害に備えるネットワーク整備

自動運転社会の実現

次世代ITSのデジタルインフラにより 道路を電脳化、インフラから車両を支援 交通モード間の連携強化

空港・港湾・鉄道等とのアクセス強化 リニア中央新幹線との連携

低炭素で持続可能な道路の実現

次世代自動車環境整備、パフォーマンス改善 公共交通利用促進、ロードプライシング、TDM推進等

道路の枠を超えた機能の高度化複合化

休憩・中継機能、電力ハイウェイ、治水機能、自動運転、海峡間アクセス新モーダルシステム 等

技術的要点

拠点機能の高度化

中継輸送拠点機能、交通ハブ機能、 自動運転切換え拠点等、重要性が増加 高規格道路の利便性向上

地方都市の環状道路等と都市内道路 の空間再配分をセットで検討すべき

都市内の道路空間の再配分

整備主体 · 整備手法 財源の確保

> 積極的な受益者負担・原因者負担 の活用等による財源確保が重要

暫定2車線区間の解消

データを活用し課題の大きな箇所か

ら優先着手、3車線運用など賢く対策

将来にわたるインフラの機能維持

持続可能なメンテナンスサイクルの構築が必要

新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク

ブロック計画の整合性を確認 リニア関連、国土安全保障関連ネットワークの重要性

制度的検討事項

計画プロセスの整理

高規格道路の計画手続きを整理

高規格分担率の向上、ETC専用化推進、 フリーフロー式ETCを検討

多様な価値に対応した 評価の確立

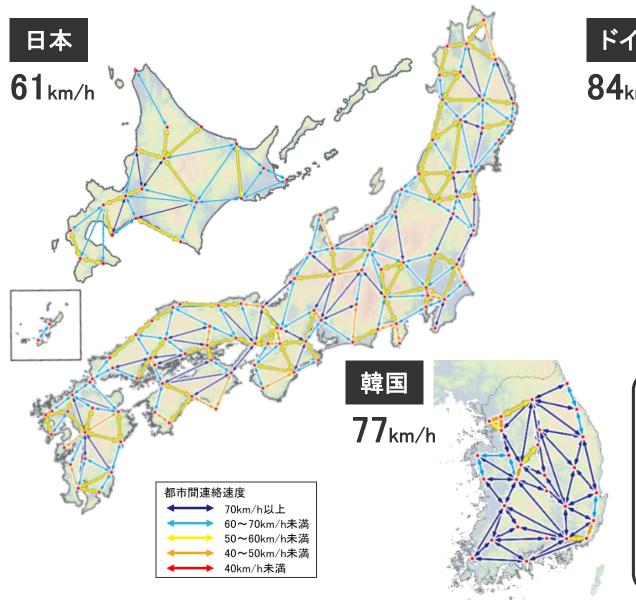
交通量の多寡によらない多様な意義を評価

路線の機能や性格を踏まえた整備主体、 ネットワークの特性に応じた整備手法を検討

出典:高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ概要

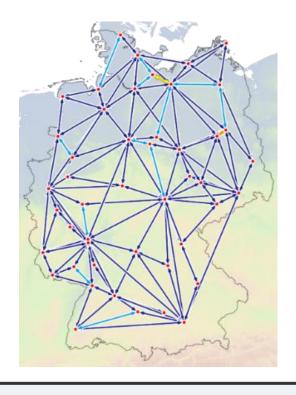
#### 都市間移動のサービスレベル

日本の都市間移動のサービスレベルは地域によるバラつきが大きく、ドイツ、韓国と比べて低い。



ドイツ

84km/h



80km/h以上で走行可能な道路延長は

:約 7,800km 日本

(対象:高速自動車国道、都市高速道路、一般国道)

ドイツ:約31,700km

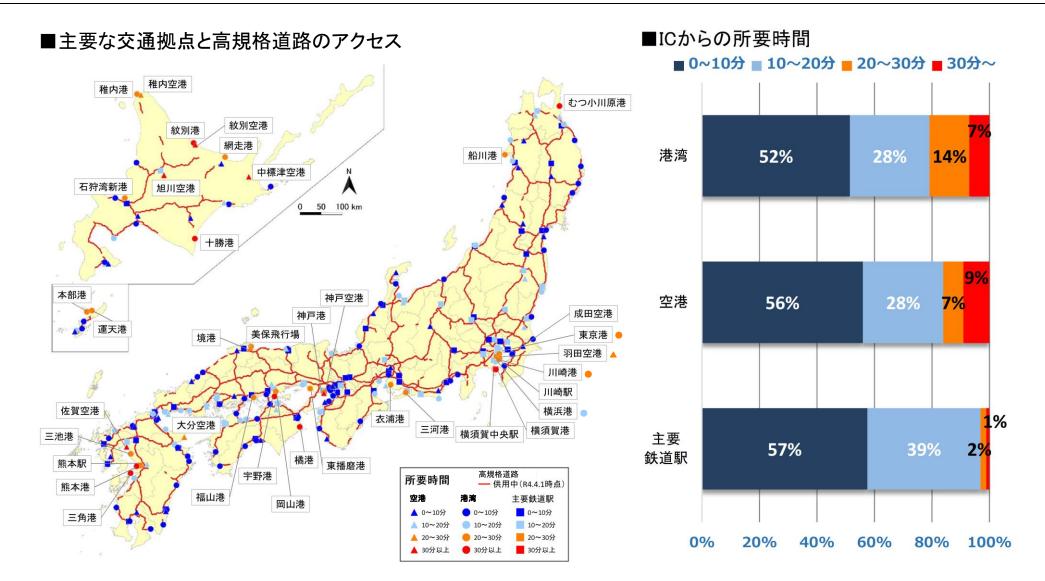
(対象:アウトバーン\*1、連邦道路\*2) ※1 基本速度無制限、推奨速度は130km/h ※2 制限速度は基本100km/h、市街地は引下げあり

日本の高速道路は約4割が暫定2車線であり、

制限速度は基本70km/h以下

#### 主要な交通拠点のアクセス状況

○ 港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点と高規格道路のアクセスは、ネットワークの不連続や渋滞により時間を要して いるケースがあり、シームレスな接続が課題となっている。



#### 多様な価値を支える多機能空間

○ 多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造。

#### 自動物流道路(オートフロー・ロード Autoflow Road)

道路空間を活用した人手によらない新たな物流システムとして、 自動物流道路(オートフロー・ロード)の実現を目指します。

物流危機への対応、低炭素化推進のため、諸外国の例も参考に、新たな技術によるクリーンな物流システムの実現に向けた検討を開始します。

#### スイス CST



出典: Cargo Sous Terrain社HP

#### イギリス MAGWAY



出典: Magway社提供資料

#### 高速自転車道

低炭素な社会の実現も見据え、自転車専用道路の整備を推進します。

#### ノルウェー (E39国道)

高速道路と並行して 規格の高い自転車道を 国が整備

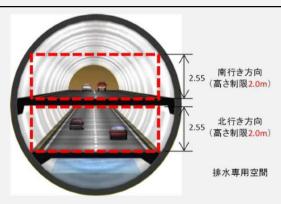


#### 治水機能

頻発する集中豪雨に対処するため治水機能への道路ネットワーク活用を推進します。

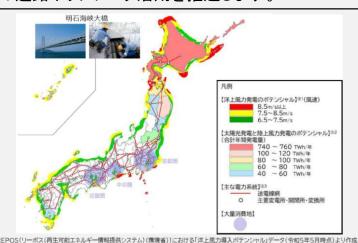
#### マレーシア SMART

高速道路と放水路 の共用トンネルとして 導入(2007)



#### 電力ハイウェイ

再生可能エネルギー等の広域送電需要を踏まえ、広域送電等 への道路ネットワーク活用を推進します。



[注1] REPOS(リーポス(再生可能エネルギー情報提供システム)(環境省))における「洋上風力導入ボランシャルリデータ(令和5年5月時点)より作成 [注2] 「国土の有効利用を考慮した太陽光常電のボテンシャルと分布」(国立研究開送人科学技術振興機構・従送者社会制格センター、令和4年3月)より作成 [注3]「全国を連携する活産機体/空風系や連携系統)(電気事業産命会HP)をむとに各電力会社公表資料金、投資、

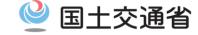
出曲・関本要も学記季UD /明天海峡土棒に添加されている要もた

出典:WISENET2050·政策集

# 3. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果3-1. 羽田空港・京浜三港の状況

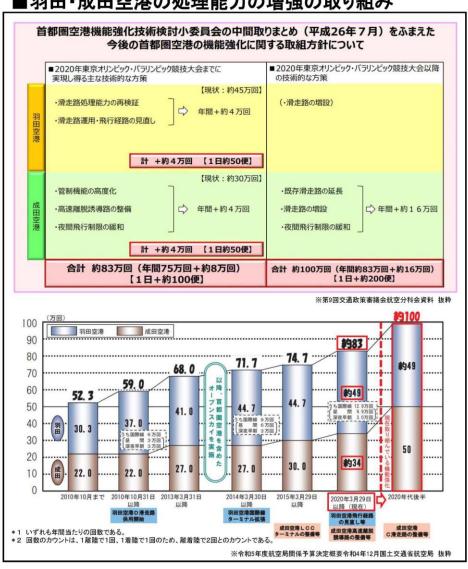


## 国際競争力の強化に向けた羽田空港アクセスの強化



- 増加する航空・観光需要に対応するため、羽田空港など首都圏空港の処理能力補強が進められている。
- 国際競争力の強化には空港アクセス強化も重要であり、鉄道分野では新線整備の取り組みが進められている。
- ⇒道路分野においても、円滑な経済活動を支える基盤ネットワークの強化が必要

#### ■羽田・成田空港の処理能力の増強の取り組み



#### ■鉄道分野の取り組み状況

#### 羽田空港アクセス線 (東山手ルート)

羽田空港アクセス線のうち、「東山 手ルート」および「アクセス新線」 は、既存ストックも活用し東京駅と 羽田空港を直結し、宇都宮線・高 崎線・常磐線方面からの空港アク セスを改善

概算費用:約2,800億円 開業予定: 2031年度

#### 京急空港線羽田空港 第1・第2ターミナル駅引上線

品川駅の2面4線化と合わせて 引上線を整備することで、輸送 力を増強し、羽田空港アクセス の利便性向上を図る計画



概算費用:約210億円 開業予定: 2030年頃

※京浜急行電鉄(株)からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請に 係る審議(3回目)資料より(概算費用には、別途、国側の負担あり)



JR·東急蒲田駅と京急蒲田駅間 のミッシングリンクを解消し、大鳥 居駅の手前で京急空港線に乗り



概算費用:約1,360億円 開業予定:2030年代後半

開業予定は第1期整備となる矢口渡から~京急蒲田までの区間

## 羽田空港・京浜三港の特色

- 👱 国土交通省
- 羽田空港は首都圏と地方を結ぶ重要な交通拠点であるとともに、世界各都市と繋がる日本の空の玄関口。
- 〇 京浜三港は、国際コンテナ戦略港湾に位置付けられ、その外貿コンテナ貨物量も増加傾向であり、貨物の輸送 手段は自動車に大きく依存している。
- これらのエリアと東名高速道路等の高規格道路を直接つなぐことにより、物流のアクセス強化に資することが期待される。



- 輸出の9割が完成自動車で、輸入は原油・ LNG・鉄鉱石が中心
- 国内有数の冷凍冷蔵倉庫群が立地
- 首都圏の生活と産業を支えるエネルギー拠点 として機能

取扱貨物量:6,852万トン 貿易額:5.2兆円 コンテナ取扱貨物量:13万TEU



- 主要取扱品目は完成自動車や産業機械が中心で、関東・東海の製造産業を支える工業港
- 大水深バースにより、超大型コンテナ船の受け 入れが可能

取扱貨物量:10,622万トン 貿易額:15.0兆円 コンテナ取扱貨物量:298万TEU





- 国内最多のコンテナ貨物を取り扱い、首都圏 の生活と産業を支えている
- 輸入貨物は食料品や家具等の生活関連物資 が多く、輸出貨物では産業機械や自動車部品 等の高付加価値製品が多い

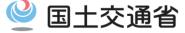
取扱貨物量:8,393万トン 貿易額:22.9兆円 コンテナ取扱貨物量:493万TEU



- 年間約49万回の発着回数と約8千万人の利用 者数で、国内第1位
- 貨物取扱量は約84.9万トンで国内第2位
- ・ 埋め立て拡張により、日本最大の面積を持つ

取扱貨物量:80万トン 貿易額:0.9兆円 年間国内利用者数:4,639万人

## 羽田空港の機能強化



○ 羽田空港では、アクセス利便性向上を図るため、国内線・国際線間の乗り継ぎ利便性向上のための人工地盤 の整備やターミナルの増築など、機能強化が進められている。

#### ■空港基盤の機能強化



出典:国土交通省「令和6年度 東京空港整備事務所の事業概要について」を加筆

#### ■ターミナル機能強化

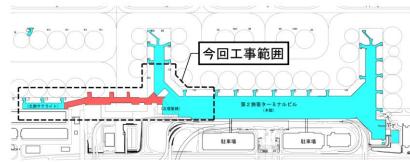
将来の航空需要拡大への対応や施設利便性の向上を見据え、 ターミナルの増築を行っている。

【羽田空港第1ターミナル北側サテライト施設の増築(イメージ)】



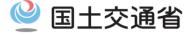
出典: 令和5年4月3日日本空港ビルデング株式会社記者発表 「木造・鉄骨ハイブリッド構造採用の第1ターミナル北側サテライト施設2026年夏頃の供用開始に向け着工」

#### 【羽田空港第2ターミナル北側サテライトの増築箇所】



出典: 令和5年4月3日日本空港ビルデング株式会社記者発表 「羽田空港第2 ターミナル北側サテライトー本館接続建設工事着手のお知らせ」

### 東京港の機能強化

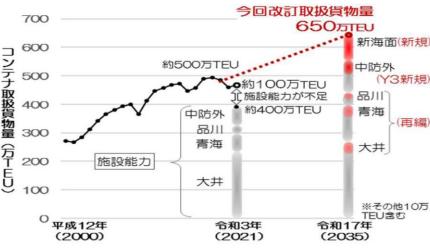


- 東京港は、施設能力を大幅に上回る貨物を取扱っており、抜本的な施設能力の強化が必要となっている。
- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、船舶の大型化が急激に進展している。
- これらの課題に対応するため、新海面処分場コンテナ埠頭計画の機能拡充と既存埠頭(大井・青海等)の再編整 備が進められている。

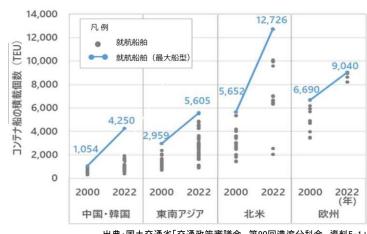
#### ■東京港の外内貿コンテナ埠頭計画の考え方



#### ■東京港の外内貿コンテナ取扱貨物量

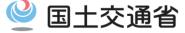


#### ■東京港に寄港するコンテナ船大型化動向(航路別)



出典:国土交通省「交通政策審議会 第90回港湾分科会 資料5-1」

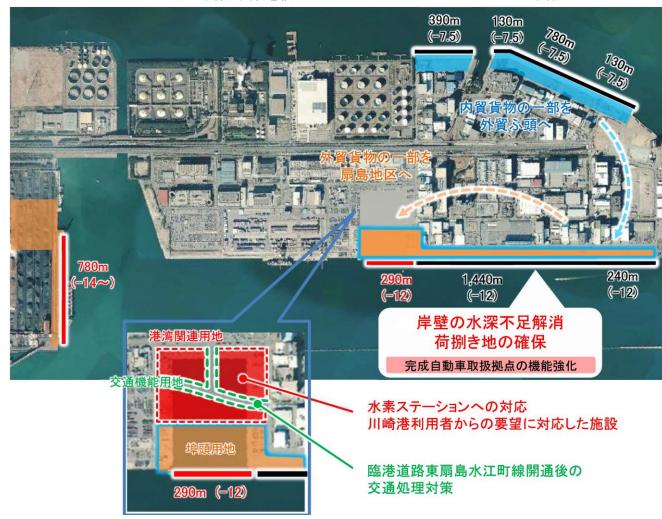
## 川崎港の機能強化



- 川崎港では、大型化するRORO船や貨物量増加等に対応するため、岸壁や荷捌き地の整備が進められている。
- コンテナターミナル機能の強化としてコンテナ輸送トラックの台車部分等を駐車するシャーシープール、空のコン テナを蔵置するバンプール及び入口ゲート等の施設を整備。

#### ■RORO貨物の取扱い機能の強化

RORO(ロールオンロールオフ)貨物:貨物を積んだトラックやトレーラシャーシーごと運ぶ貨物



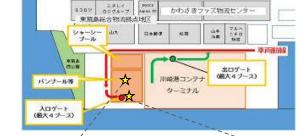
#### ■コンテナターミナルの機能強化

#### 【整備前】



ターミナル

#### 【整備後】



新規バンプール(使用イメージ

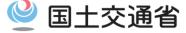




(最大2ブース)

出典:令和5年10月24日川崎市記者発表「川崎港コンテナターミナルの機能を強化します!」

## 横浜港の機能強化



- 〇 横浜港では、2021年4月に南本牧MC-4の供用を開始し、船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルを形成。
- 新本牧ふ頭では高規格コンテナターミナルを整備中。大水深・高規格コンテナターミナルと、高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設を一体的に配置した最新鋭の物流拠点を形成。

#### ■横浜港 南本牧ふ頭の整備

我が国最大唯一の水深-18m、延長1,600mの岸壁 2021年より一体運用を開始し、多方面の航路の船舶が船型やスケジュールなどに 応じ、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用が実現



出典:国土交通省「「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」第2回委員会資料」

#### ■横浜港 新本牧ふ頭の整備

水深-18m以上、延長1000mの岸壁を持つ高規格コンテナターミナルと高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設を一体的に配置した最新鋭の物流拠点の形成を目指す。





## 京浜三港周辺エリアの新たな開発

国十交诵省

- 京浜三港周辺エリアでは、立地条件を活かした新たな民間開発が進 められている状況。
- 例えば、多彩な施設が集積した「HANEDA INNOVATION CITY」、 オープンイノベーション拠点である「キングスカイフロント」に加え、土 地利用転換の取組である「扇島機能転換」が推進中。

#### 【扇島機能転換】

JFEスチール(株)の高炉等休止に伴い生まれる、

約400haの土地につい て、カーボンニュートラ ルと新たな産業創出 の同時実現を目指し、 令和5年8月に土地 利用方針を策定。



出典:川崎市「JFEスチール株式会社東日本製鉄所 京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針(案)」

#### く概要>

- カーボンニュートラルコンビナートを形成し、エネル ギー構造の転換を先導するエリア
- 陸海空の交通結節機能を活かし、平時は経済的な 価値を生み出し、災害時には首都圏を守る要とな るような、強靭な国土、経済社会システムを構築す るエリア
- 世界に先駆けた革新的な技術を次々に生み出し 世界をリードするエリア
- 特区をはじめとしたさまざまな規制緩和制度の活 用により、我が国の未来を創造するあらゆる最新 のサービスをいち早く実装し体感できるエリア
- あらゆる最新技術が様々なステークホルダーによ り実現され、相乗効果が生まれることにより、すべ ての要素が絶えず進化し、いつ訪れても常に最先 端の未来空間を体験できるエリア

#### [HANEDA INNOVATION CITY]

2023年11月グランドオープン。 研究開発施設・オフィス、先 端医療センター、宿泊・飲食 施設など多彩な施設が集積。



#### <概要>

- 多様な人々が集まり、すべての人に開かれた「まち」と して活動・成長をするために、"先端"と"文化"を軸にし た催しの開催。
- ●「羽田第1ゾーンスマートシティ推進協議会」では、2020 年からモビリティ・ロボティクス・ツーリズム・ヘルスケア 分野を中心とした実証実験の実施。
- 「先端」と「文化」の交流の場となるような、個性的な公 共空間の設置。
- 様々な働き方に対応する最大8分割対応の1,700 坪を 超えるオフィス空間の設置。オフィスワーカーの利便 性・多様性、オンとオフに配慮したイノベーションシティ ならではの新たなビジネス施設。

#### 【キングスカイフロント】

世界最高水準の研究開発から新産業を創出するオープンイノ

ベーション拠点。 これまでに70機 関が進出し、 就労人数は 約5,000人。



東京港

羽田空港

く概要>

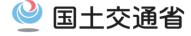
川崎港

羽田空港、

京浜三港エリア

- 3つのコンセプトを実現
- ①環境・ライフサイエンス分野で世界をリードするまち
- ②羽田空港との近接性を活かした、活力溢れるまち(ヒト・モノ・コトの交流)
- ③多摩川の豊かな自然と触れ合える、地球環境にやさしいまち
- 実験動物中央研究所をはじめとする高機能な研究機器の共同利用が可 能な研究所や、レギュラトリーサイエンスを担う国立の研究所、最新のラウ ンジ、サステナブルなホテルなど、イノベーションを促進する魅力的な施設 を整備。
- 研究者たちの交流により、研究における相互作用を生みだす仕組みづくり。
- 顔の見える関係をつくることで、研究者が活動しやすいまちづくり。

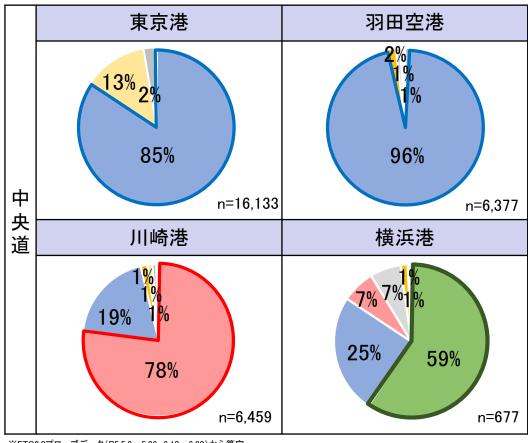
## 都心部の渋滞緩和による羽田空港・京浜三港の利便性向上



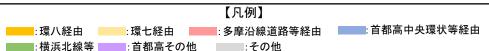
- 〇 東京港·羽田空港〜中央道間を走行する車両の約9割が首都高を経由しており、東京外環の整備により都心部 の渋滞が緩和し、利便性の向上が期待される。
- 〇 一方、横浜港~中央道間の走行は横浜北線、川崎港~中央道間の走行は一般道路(多摩沿線道路等)が多く、 東京外環の整備により移動時間が短縮し、利便性の向上が期待される。



■湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港、横浜港)~ 中央道のアクセス道路の分担率



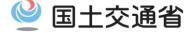
※ETC2.0プローブデータ(R5.5.8~5.26、6.10~6.30)から算定



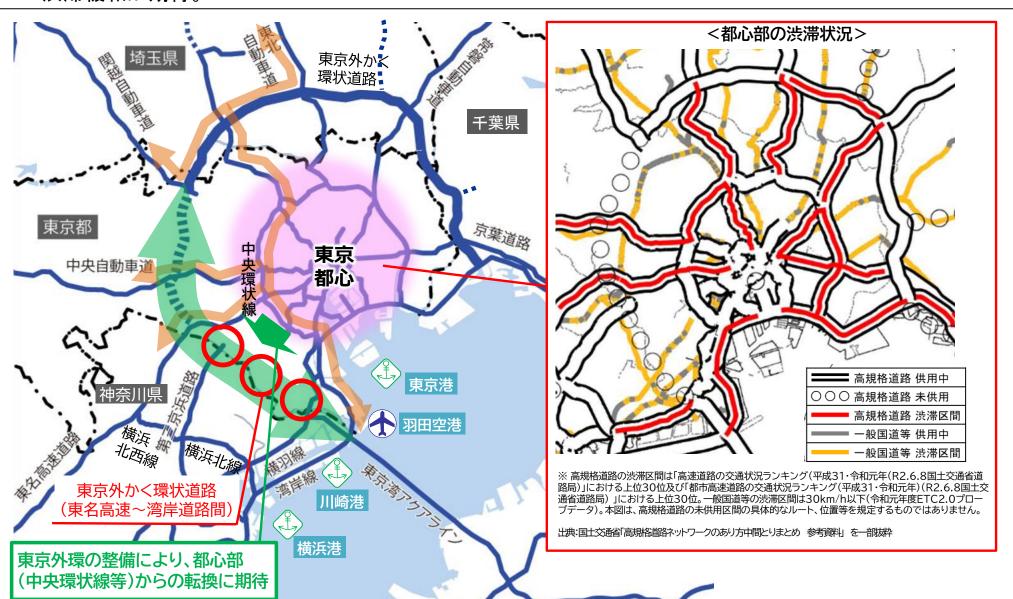
# 3. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果3-2. 交通状況および交通アクセスについて



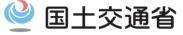
## 都心部の渋滞状況



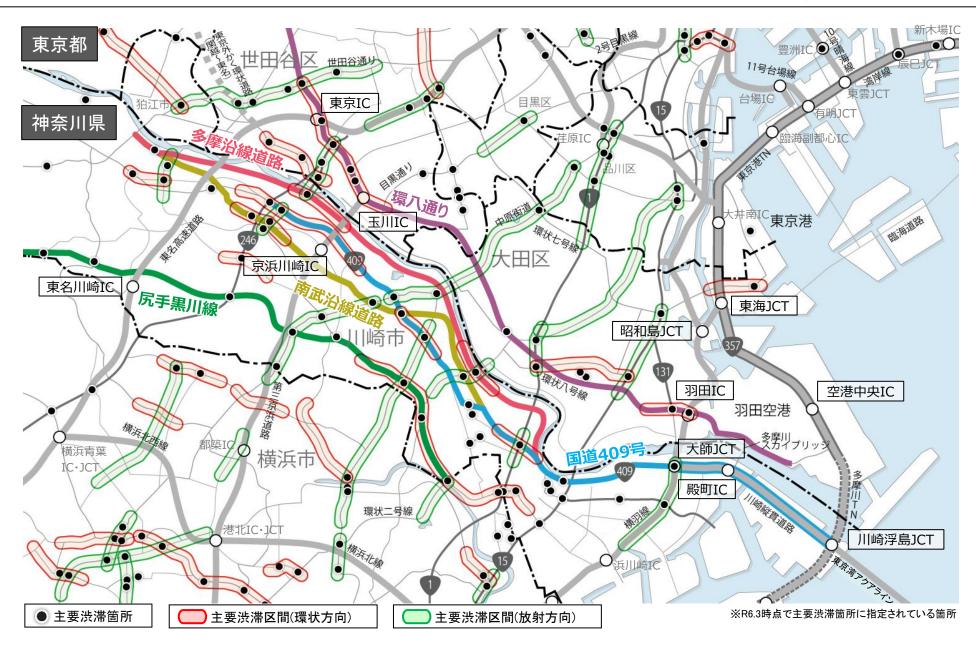
○ 千葉外環開通後も依然として東京都心部の渋滞が残っている状況であり、東京外環の整備により交通が転換し、 渋滞緩和が期待。



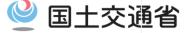
## 周辺地域の交通状況(主要渋滞箇所)



〇 環八通り、国道409号の他、南武沿線道路、尻手黒川線等、放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生。



### 空港・港湾アクセスの強化



- 〇 現在、羽田空港·京浜三港から東北道·関越道·中央道等の放射高速へは、都心部(中央環状線等)を経由する 必要がある。
- 東京外環の整備により、都心部を経由する必要がなくなり、羽田空港・京浜三港アクセスの所要時間が短縮する。



比較案			東京側で湾岸道路に接続
3	弯岸道路への	D接続位置	1号羽田線昭和島JCTに接続し、東海JCTで湾岸線に接続
	プクセス 強化	調布IC⇔羽田空港 の所要時間	中央環状線経由と比較して、 約3割(約20分)(国内線)/約4割(約30分)(国際線) /約4割(約30分)(国際線貨物ターミナル)の短縮
	東京港	東京港⇔大泉JCT の所要時間	中央環状線経由と比較して約6割(約55分)の短縮
港湾ア クセス の強化	川崎港	川崎港⇔大泉JCT の所要時間	中央環状線経由と比較して約6割(約60分)の短縮
	横浜港	横浜港⇔大泉JCT の所要時間	中央環状線経由と比較して約5割(約60分)の短縮

	比較	案	川崎側で湾岸道路に接続
;	湾岸道路への	D接続位置	1号横羽線大師JCTに接続し、川崎浮島JCTで湾岸線に接続
空港アクセスの強化		調布IC⇔羽田空港 の所要時間	中央環状線経由と比較して、 約3割(約20分)(国内線)/約4割(約30分)(国際線) /約5割(約35分)(国際線貨物ターミナル)の短縮
	東京港	東京港⇔大泉JCT の所要時間	中央環状線経由と比較して約5割(約50分)の短縮
港湾ア クセス の強化	川崎港	川崎港⇔大泉JCT の所要時間	中央環状線経由と比較して約6割(約65分)の短縮
	横浜港	横浜港⇔大泉JCT の所要時間	中央環状線経由と比較して約5割(約65分)の短縮

出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出

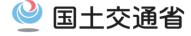
※外環道(関越~東名、東名~湾岸)は80km/hと設定

※所要時間は混雑時旅行速度により算出した調布ICから国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルまでの所要時間と 国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルから調布ICまでの所要時間を一切した時間 ※既存ルートはETC2.0プローブデータ(10月16日~20日のピーク時(7・8・17・18時))に基づく最類ルート

# 3. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果3-3. 多摩川下流域周辺の浸水被害状況



## 令和元年台風第19号における東京都・川崎市の被害状況



- 〇 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浸水が発生。

#### ■令和元年の住家浸水被害発生状況(東京都・川崎市)

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	京都	神奈川県川崎市			
104     56     112     12     1,090     1,128	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)

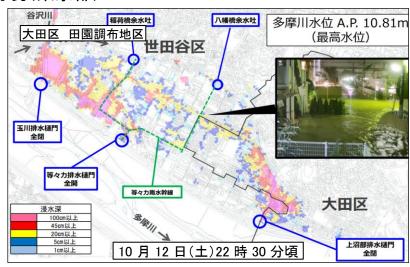








■シミュレーションによる台風19号通過時の浸水状況の 再現(東京都)



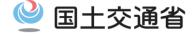


当日の浸水状況(大田区)

#### 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」

## 東京都・川崎市における浸水対策に関する計画



- 東京都では、「東京都豪雨対策基本方針」において、浸水実績や流出解析シミュレーションなどに基づき、 浸水の危険性が高い地区を「重点地区」と位置づけしており、多摩川沿いの世田谷区玉川、野毛地区を 「重点地区」と定めて、浸水対策を進めている。
- 川崎市では、「川崎市上下水道事業中期計画」において、浸水実績や浸水シミュレーションなどに基づき、 浸水の危険性が高い地区を「重点化地区」と位置づけしており、多摩川沿いの排水樋管周辺地域について も、令和元年東日本台風を受け、浸水対策を進めている。

#### ■東京都豪雨対策基本方針



#### 重点地区(区部)

#### ■川崎市上下水道事業中期計画





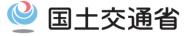
令和元年東日本台風により浸水被害が発生した排水樋管周辺地域の位置図

出典:川崎市「上下水道ビジョン(中期計画)」

# 3. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果 3-4. 土地利用状況について



### 土地利用状況(事業性の確認)



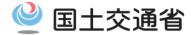
- 〇 当該地域では、市街化が進んでおり、ビル群や住宅地が高密度に広がっているため、公共空間(河川・道路)の 活用が有効。
- 〇 当該地域の主な公共施設としては、多摩川、環状八号線、国道409号、川崎縦貫道路がある。



# 4. 湾岸道路との接続位置に関する検討



## 起終点(湾岸道路との接続位置)

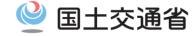


概要図				(株)	川崎県県JCT 川崎県で湾岸道路に 接続する案	
比較案			案1 東京側で湾岸道路に接続	案2 川崎側で湾岸道路に接続		
	湾岸道路への接続位置		位置	1号羽田線昭和島JCTに接続し、東海JCTで湾岸線に接続	1号横羽線大師JCTに接続し、川崎浮島JCTで湾岸線に接続	
	空港・港湾の利便性向上		利便性向上	東京港・羽田空港〜中央道間を走行する車両の約9割が首都高を経由しており、東京外環(関越〜湾岸)の整備により利便性が向上し、都心部への渋滞 緩和が期待される。一方横浜港〜中央道間の走行は横浜北線、川崎港〜中央道間の走行は一般道路(多摩沿線道路)が多く、東京外環(関越〜湾岸)の 整備により移動時間が短縮し、利便性が向上。		
	空港アクセス の強化 調布IC⇔羽田空港 の所要時間			中央環状線経由と比較して、約3割(約20分)(国内線)/約4割(約30分)(国際線)/約4割(約30分)(国際線貨物ターミナル)の短縮	中央環状線経由と比較して、約3割(約20分)(国内線)/約4割(約30分)(国際線)/約5割(約35分)(国際線貨物ターミナル)の短縮	
広域的		東京港	東京港⇔大泉JCT の所要時間	中央環状線経由と比較して約6割(約55分)の短縮	中央環状線経由と比較して約5割(約50分)の短縮	
な視点	港湾アクセスの強化	川崎港	川崎港⇔大泉JCT の所要時間	中央環状線経由と比較して約6割(約60分)の短縮	中央環状線経由と比較して約6割(約65分)の短縮	
		横浜港	横浜港⇔大泉JCT の所要時間	中央環状線経由と比較して約5割(約60分)の短縮	中央環状線経由と比較して約5割(約65分)の短縮	
	災害時の迅速な対応		速な対応	災害時のリダンダンシーが確保される。		
	観光振興			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。		
地域的 な視点 渋滞・交通事故		通事故	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)			
事業性(用地取得等)			! 生 )	当該地域では、市街化が進んでおり、ビル群や住宅地が高密度に広がっているため、公共空間(河川・道路)の活用が有効。		
	争耒性(用 <b>地</b> 取侍寺)			昭和島JCT付近では、大規模な土地の改変が必要。 大師JCT付近では、川崎縦貫の空間を活用することが可能。		
川崎縦貫道路計画との関係			の関係	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。 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 一本化が図れる。		

# 5. 今後の進め方(案)



## これまでの検討経緯と今後の進め方(案)



#### 前回までの確認事項(第1回(平成28年2月) ~ 第6回(令和5年2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三港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7回(令和6年11月)

#### 1. 高規格道路を取り巻く動き

○ 高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ/WISENET2050・政策集において経済成長・物流強化、交通モード間の連携強化等に資する空港・港湾アクセス道路整備と、機能の高度化複合化が示された。

#### 2. 検討筒所周辺の状況

○ 世界と日本をつなぎ経済を支える羽田空港、京浜三港へのアクセスの課題 ○ 多摩川下流域周辺における浸水被害の課題

#### 3. 道路の導入空間について

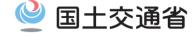
- ○これまで検討した広域的な視点、地域的な視点を勘案すると、整備効果や災害時のリダンダンシーの機能が期待される。
- ○当該地域では、市街化が進んでおり、ビル群や住宅地が高密度に広がっているため、公共空間(河川・道路)の活用が有効。

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。

# 6.協議会の運営について



## 協議会名称の変更



○ WISENET2050および検討箇所周辺の状況や当該路線の役割を踏まえ、協議会の名称を変更し、引き続き、 検討を進めていく。(次回は第8回協議会)

#### 【これまでの名称】

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

#### [WISENET2050]

#### <基本方針>

- ○シームレスネットワークの構築
- ・道路種別や管理主体、県境などにとらわれず、重要拠点を一連のサービス レベルで連結
- ODX・GX、技術創造による進化
- ・多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造

#### <役割>

- 〇経済成長:物流強化
- ・物流、三大都市圏のネットワーク機能強化・産業拠点アクセス
- ・サプライチェーンの強靱化・中継拠点整備
- ○交通モード間の連携強化
- ・空港・港湾・鉄道等とのアクセス強化
- ・リニア中央新幹線との連携

#### 【周辺の状況】

- ○羽田空港·京浜三港の状況
- ・首都圏と地方を結ぶ重要な交通拠点、世界核都市と繋がる日本の玄関ロ
- 発着回数、輸出入貿易額が増加傾向で旅客数も世界有数
- ・京浜三港のコンテナ貨物の輸送は自動車に大きく依存し、約8割以上が関東地方 への流動
- ・羽田空港・京浜三港及び周辺では機能強化や開発が進められている
- ・羽田空港、京浜三港周辺と高規格道路を重要物流道路(自動車専用道路)で直接つなぐことにより、アクセス強化に資することが期待される
- ○多摩川下流域周辺の浸水被害状況
- ・令和元年台風第19号の影響等により、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浸水が発生



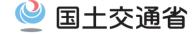
#### 【当該路線に求められる役割】

道路種別や管理主体、県境などにとらわれず、重要拠点を一連のサービスレベルで連結されたシームレスネットワークを構築し、羽田空港・京浜三港とのアクセス強化により、首都圏にとどまらない国力全体の増強に資するとともに、多様な価値を支える多機能空間とすることで、地域課題も含め複合的に課題を解決する未来志向の高規格道路を目指す。

#### 【新たな名称】

羽田空港・京浜三港アクセス強化等に資する東京外かく環状道路(湾岸道路~東名高速間)計画検討協議会

## 協議会構成員の変更



○ 検討段階において公共空間の活用が、治水面も含めた地域の課題解決につながる可能性があることから、 第8回協議会より関東地方整備局河川部長を協議会委員として、公共空間の活用について意見を頂く。

#### 【変更前】

国土交通省	道路局	企画課長
		企画課 道路経済調査室長
		国道・技術課長
		高速道路課長
	関東地方整備局	局長
		道路部長
東京都	都市整備局	局長
		理事
		外かく環状道路担当部長
	建設局	道路監
川崎市	建設緑政局	局長

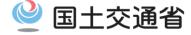
#### 【変更後】

Г		T
国土交通省	道路局	企画課長
		企画課 道路経済調査室長
		国道・技術課長
		高速道路課長
	関東地方整備局	局長
		河川部長
		道路部長
東京都	都市整備局	局長
		理事
		外かく環状道路担当部長
	建設局	道路監
川崎市	建設緑政局	局長

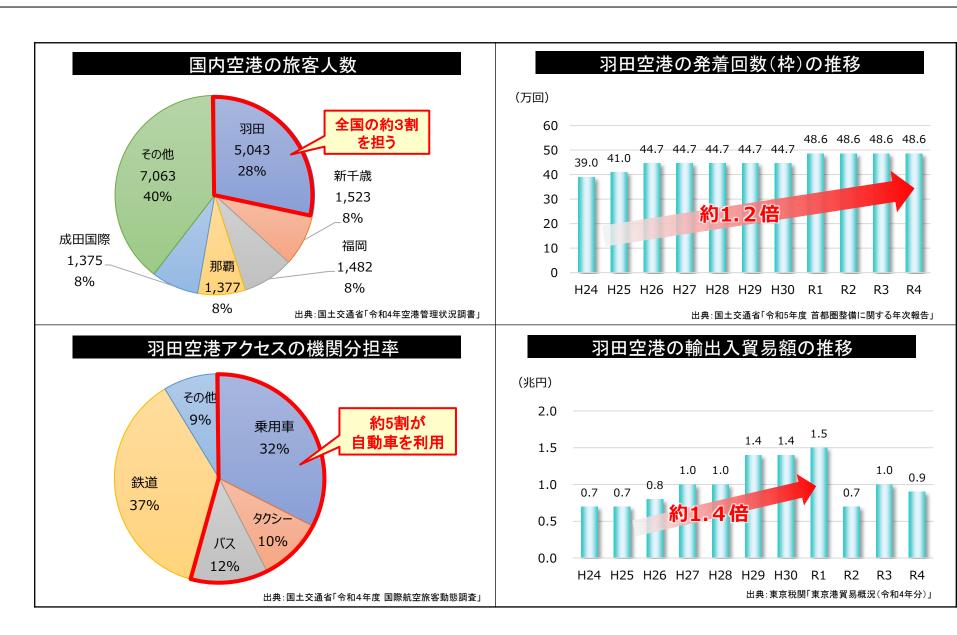
# (参考)データ集



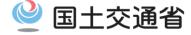
## 羽田空港(東京国際空港)の現状



○ 発着回数、輸出入貿易額が増加傾向で、旅客数も世界有数の空港(2023年世界5位)。



## 東京港における外貿コンテナ貨物輸送状況



- 東京港における貨物の輸送手段は自動車に大きく依存している。
- ゲートウェイとしての東京港と関越自動車道等の高規格道路を重要物流道路(自動車専用道路)で直接つなぐことによりアクセス強化に資することが期待される。

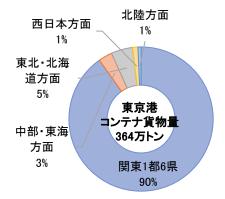
### ■外留コンテナ貨物の輸送手段





※出典:国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」 港湾別輸送手段別貨物量(輸出入)

### ■外留コンテナ貨物の全国方面別の輸送状況



### 関東地方(関東1都6県)への 流動が約9割を占める

	輸出	輸入
全国	92万トン/月	272万トン/月
関東 1都6県	73万トン/月	251万トン/月

※出典:国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

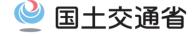
### ■外貿コンテナ貨物主要品目の輸送状況



#### ■外留コンテナ貨物の主要品目(R5/上位5品目)

		(1位)		(2位)		(3位	.)	(4位)		(5位)		(6位以下	5)
東京港	輸出 92	自動車部品		染料·塗料·合成樹脂· 学工業品	その他化	産業機械		再利用資材		ゴム製品		その他	
		18万トン/月	20%	15万トン/月	17%	13万トン/月	14%	7万トン/月	8%	5万トン/月	5%	33万トン/月	36%
	輸入 272	衣服・身廻品・は	きもの	電気機械		分類不能のも	o O	染料·塗料·合成樹脂 化学工業品		製造食品		その他	
		42万トン/月	16%	27万トン/月	10%	21万トン/月	8%	19万トン/月	7%	18万トン/月	7%	145万トン/月	53%

## 川崎港における外貿コンテナ貨物輸送状況



- 〇 川崎港における貨物の輸送手段は自動車に大きく依存している。
- ゲートウェイとしての川崎港と東名高速道路等の高規格道路を重要物流道路(自動車専用道路)で直接つなぐ ことによりアクセス強化に資することが期待される。

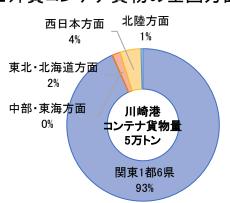
### ■外貿コンテナ貨物の輸送手段





※出典:国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」 港湾別輸送手段別貨物量(輸出入)

### ■外留コンテナ貨物の全国方面別の輸送状況



### 関東地方(関東1都6県)への 流動が約9割を占める

	輸出	輸入
全国	1万トン/月	4万トン/月
関東 1都6県	1万トン/月	4万トン/月

※出典:国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

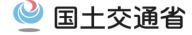
### ■外貿コンテナ貨物主要品目の輸送状況



### ■外貿コンテナ貨物の主要品目(R5/上位5品目)

	(1位)		(2位)	)	(3位)		(4位)		(5位)		(6位以下)		
川崎港	輸出 1.2	完成自動車	<u>ī</u>	自動車部品	12	産業機械		化学薬品		石炭製品		その他	
		0.5万トン/月	46%	0.3万トン/月	25%	0.1万トン/月	10%	0.1万トン/月	5%	0.1万トン/月	5%	0.1万トン/月	9%
	輸入 4.2	家具装備品	4	衣服・身廻品・は	さもの	電気機械		製造食品		染料·塗料·合成樹脂 化学工業品	その他	その他	
		1.8万トン/月	44%	0.5万トン/月	13%	0.5万トン/月	12%	0.4万トン/月	8%	0.2万トン/月	6%	0.7万トン/月	18%

## 横浜港における外貿コンテナ貨物輸送状況



- 横浜港における貨物の輸送手段は自動車に大きく依存している。
- ゲートウェイとしての横浜港と東名高速道路等の高規格道路を重要物流道路(自動車専用道路)で直接つなぐ ことによりアクセス強化に資することが期待される。

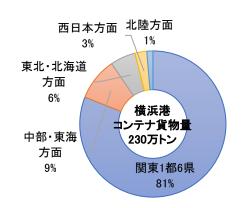
### ■外貿コンテナ貨物の輸送手段





※出典:国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」 港湾別輸送手段別貨物量(輸出入)

### ■外留コンテナ貨物の全国方面別の輸送状況



#### 関東地方(関東1都6県)への 流動が約8割を占める

	輸出	輸入
全国	100万トン/月	131万トン/月
関東 1都6県	73万トン/月	111万トン/月

※出典:国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

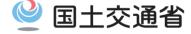
### ■外貿コンテナ貨物主要品目の輸送状況



#### ■外留コンテナ貨物の主要品目(R5/上位5品目)

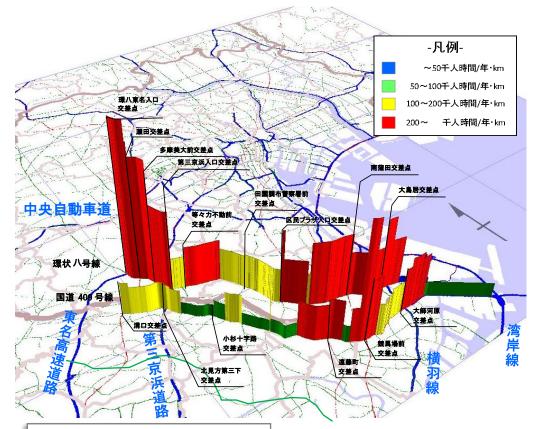
		(1位)		(2位)		(3位	)	(4位)		(5位)		(6位以下	:)
横浜港	輸出 100	自動車部品		完成自動車		染料·塗料·合成樹脂 化学工業品		産業機械		電気機械		その他	
		18万トン/月	19%	17万トン/月	17%	13万トン/月	13%	12万トン/月	13%	6万トン/月	6%	33万トン/月	33%
	輸入 131	分類不能のも	もの	産業機械		電気機械		衣服・身廻品・は	きもの	染料·塗料·合成樹脂 化学工業品		その他	
		15万トン/月	12%	11万トン/月	8%	10万トン/月	8%	10万トン/月	7%	9万トン/月	7%	76万トン/月	58%

## 環状八号線・国道409号の渋滞状況



〇 当該検討地域の主要な一般道路である環状八号線や国道409号の渋滞損失時間が全国平均の約6~9倍と 高い状況にあり、物流などをはじめ円滑な移動を阻害する要因となっている。

### ■環状八号線・国道409号の渋滞損失時間



#### 【渋滞損失時間】

環状八号線:約24.2万人時間/年·km

(全国平均の9倍)

国道409号:約16.2万人時間/年·km

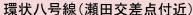
<u>(全国平均の6倍)</u>

(全国平均:約2.6万人時間/年·km)

※R3全国道路・街路交通情勢調査及びETC2.0プローブ データ(R4.4~6(平日))から算定

### ■環状八号線・国道409号の混雑状況







国道409号(堀川町交差点付近)

#### ■運送事業者の声

#### 日本通運㈱ (R4.9調査)

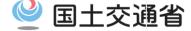
- ・環状八号線は渋滞が多く、特に東名~第三京浜間で渋滞が激しいと感じています。
- ・輸送を行う際、世田谷区、大田区、川崎市中北 部への移動に非常に時間がかかっています。



#### 日本郵便㈱ 川崎東郵便局(R4.2調査)

- ・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。

## 空港アクセスの強化(国内線・国際線・国際線貨物ターミナル)



### 第3回協議会資料を更新



出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出

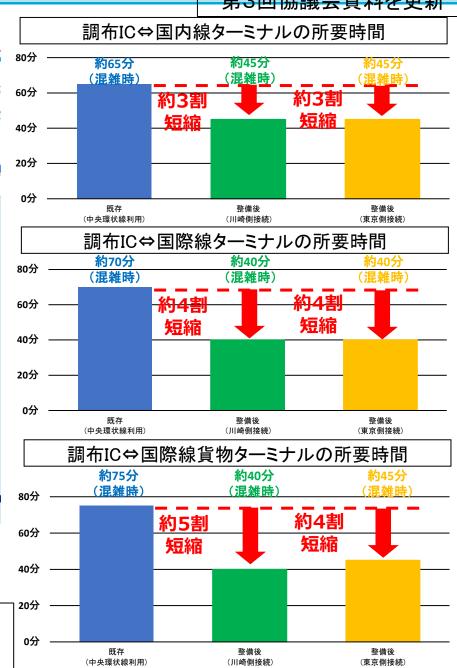
※外環道(関越~東名、東名~湾岸)は80km/hと設定

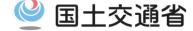
《所要時間は混雑時旅行速度により算出した調布ICから国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルまでの所要時間と

国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルから調布ICまでの所要時間を平均した時間 ※既存ルートはETC2.0プローブデータ(10月16日~20日のピーク時(7・8・17・18時))に基づく最頻ルート

- ・混雑時旅行速度データについて、平成27年データから令和3年データに更新。
- ・調布ICから目的地までの所要時間の算出について、目的地最寄ICから目的地までの所要時間に更新。
- ・国際線貨物ターミナルの所要時間を追加。

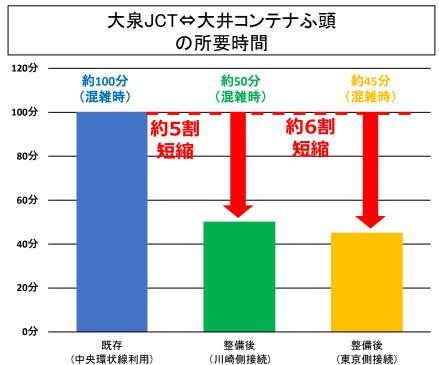
(補足)第3回協議会資料を更新した点





### 第3回協議会資料を更新





出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出

※外環道(関越~東名、東名~湾岸)は80km/hと設定

※所要時間は混雑時旅行速度により算出した大泉JCTから大井コンテナふ頭までの所要時間と

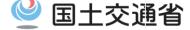
大井コンテナふ頭から大泉JCTまでの所要時間を平均した時間

※既存ルートはETC2.0プローブデータ(10月16日~20日のピーク時(7・8・17・18時))に基づく最頻ルート

#### (補足)第3回協議会資料を更新した点

- ・混雑時旅行速度データについて、平成27年データから令和3年データに更新。
- ・調布ICから目的地までの所要時間の算出について、目的地最寄ICから目的地までの所要時間に更新。

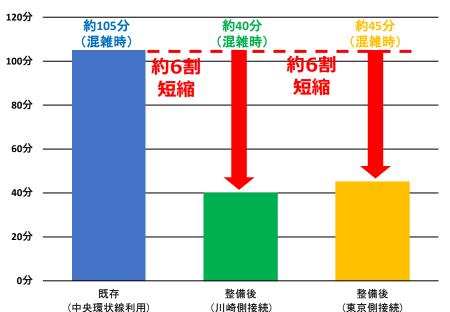
## 港湾アクセスの強化(川崎港コンテナターミナル)



### 第3回協議会資料を更新



### 大泉JCT⇔川崎港コンテナターミナル の所要時間



出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出

※外環道(関越~東名、東名~湾岸)は80km/hと設定

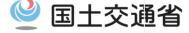
※所要時間は混雑時旅行速度により算出した大泉JCTから川崎港コンテナターミナルまでの所要時間と川崎港コンテナターミナルから大泉JCTまでの所要時間を平均した時間

※既存ルートはETC2.0プローブデータ(10月16日~20日のピーク時(7・8・17・18時))に基づく最頻ルート

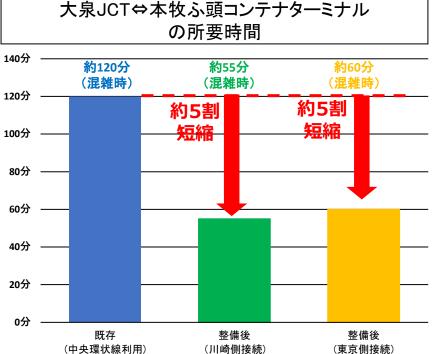
#### (補足)第3回協議会資料を更新した点

- ・混雑時旅行速度データについて、平成27年データから令和3年データに更新。
- ・調布ICから目的地までの所要時間の算出について、目的地最寄ICから目的地までの所要時間に更新。

### 港湾アクセスの強化(本牧ふ頭コンテナターミナル)



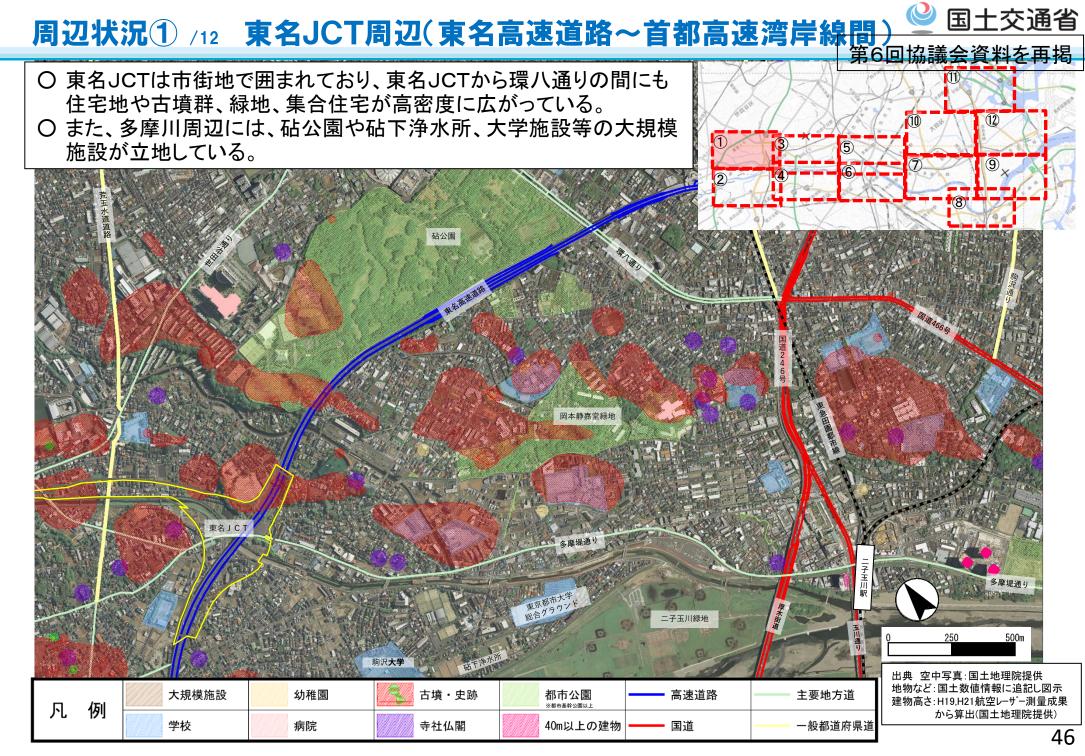


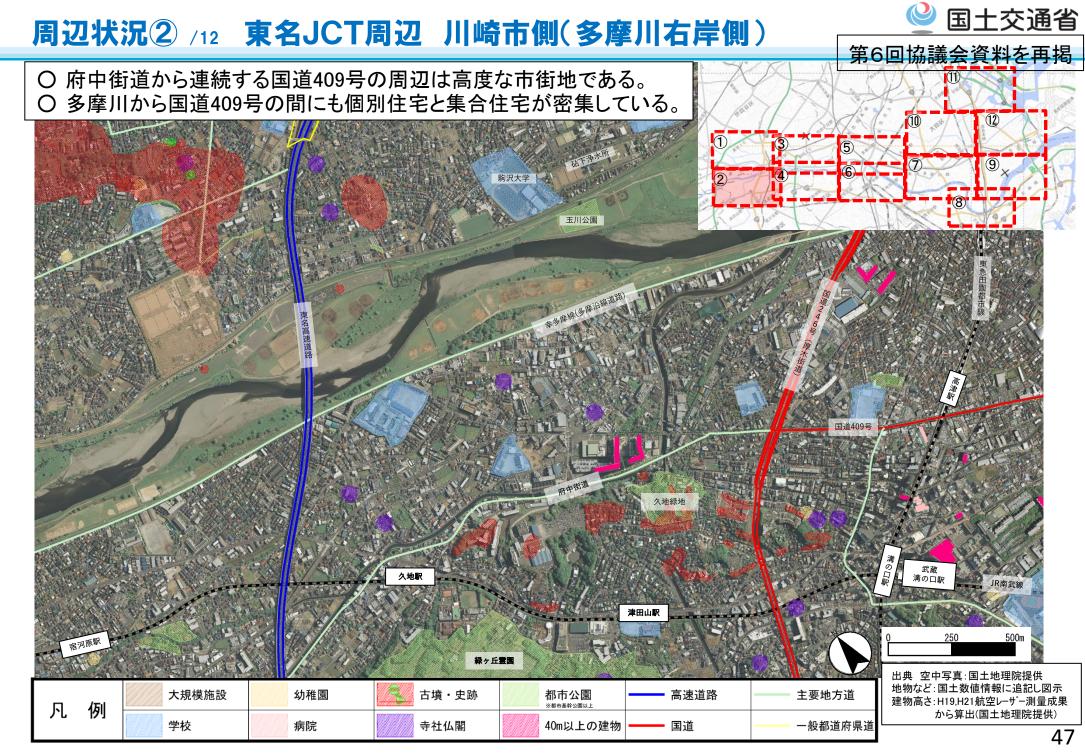


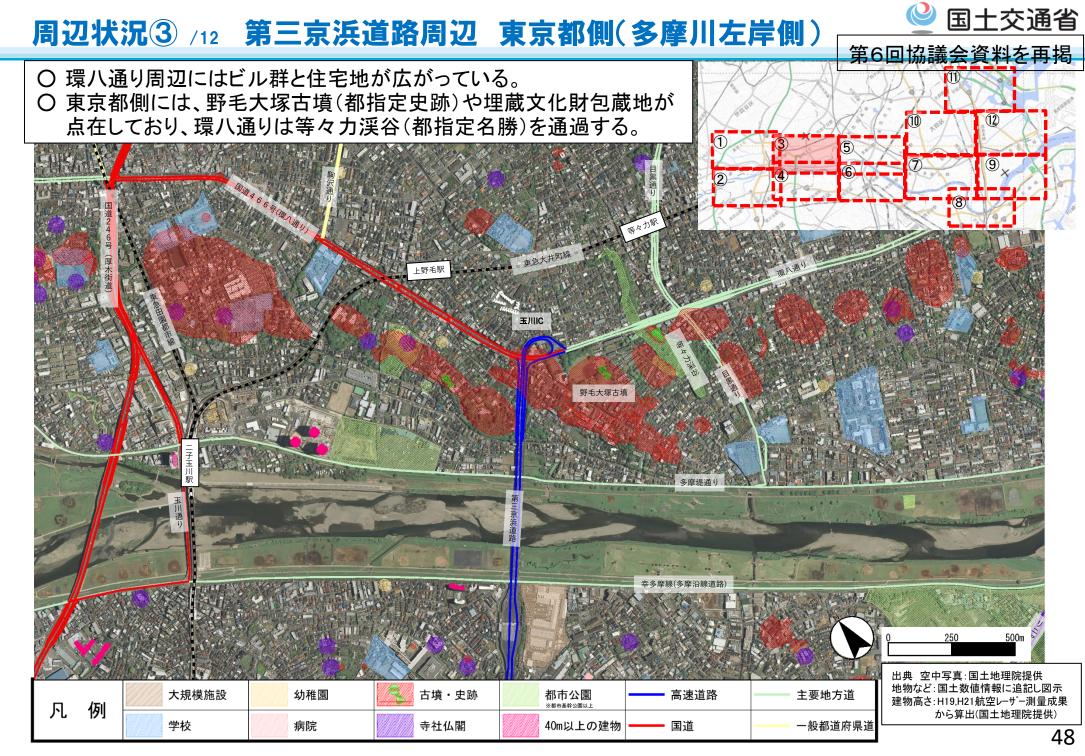
出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出

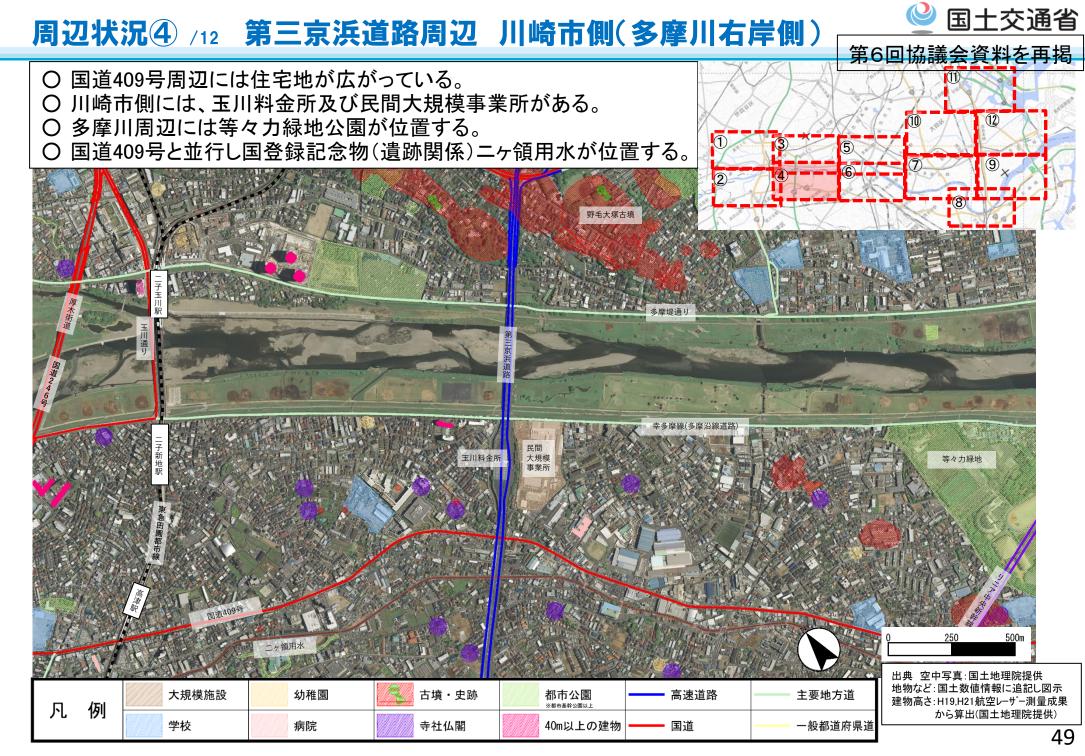
<sup>※</sup>外環道(関越~東名、東名~湾岸)は80km/hと設定

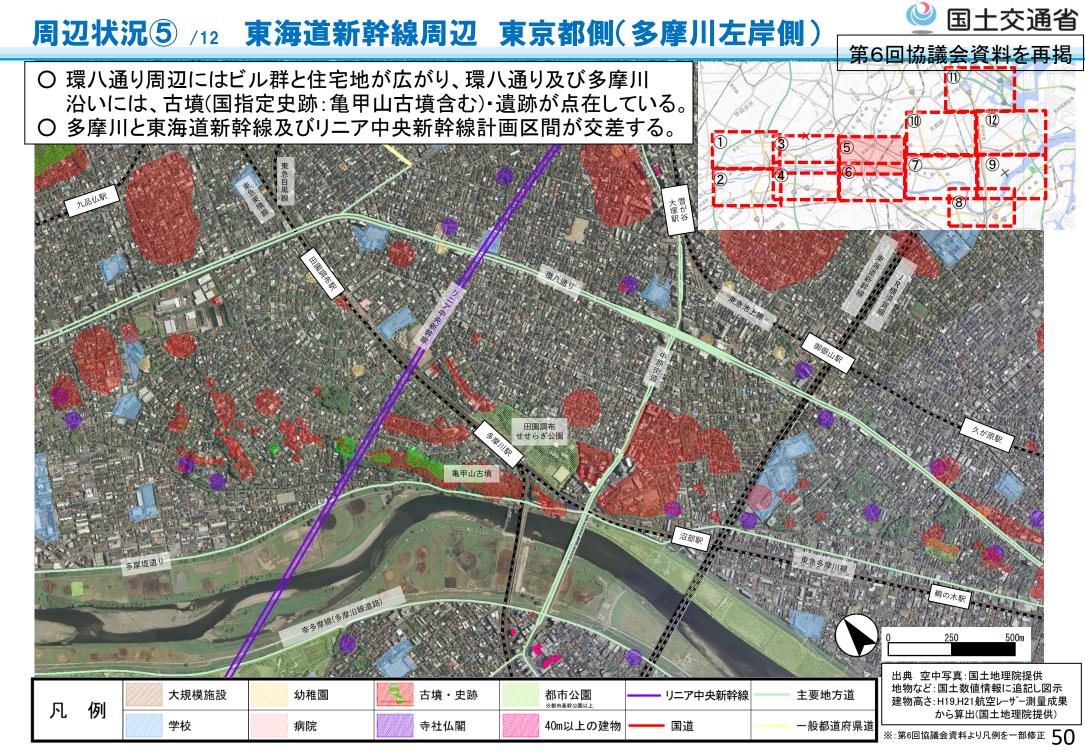
<sup>※</sup>所要時間は混雑時旅行速度により算出した大泉JCTからC突堤入口交差点までの所要時間と C突堤入口交差点から大泉JCTまでの所要時間を平均した時間

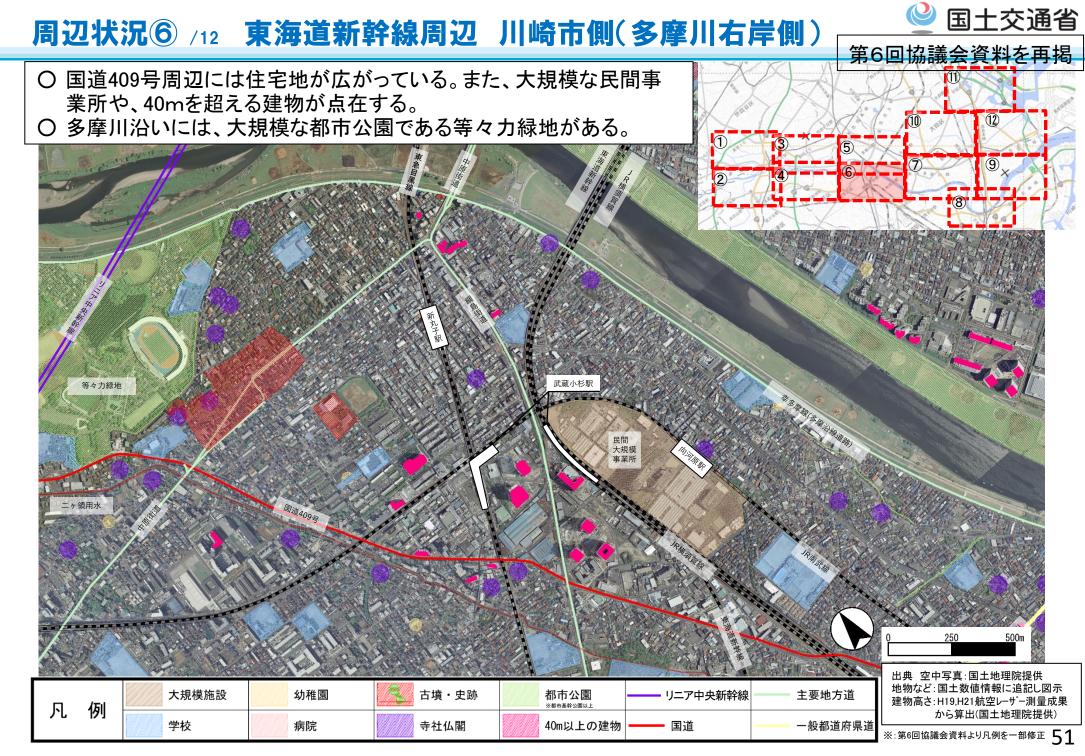


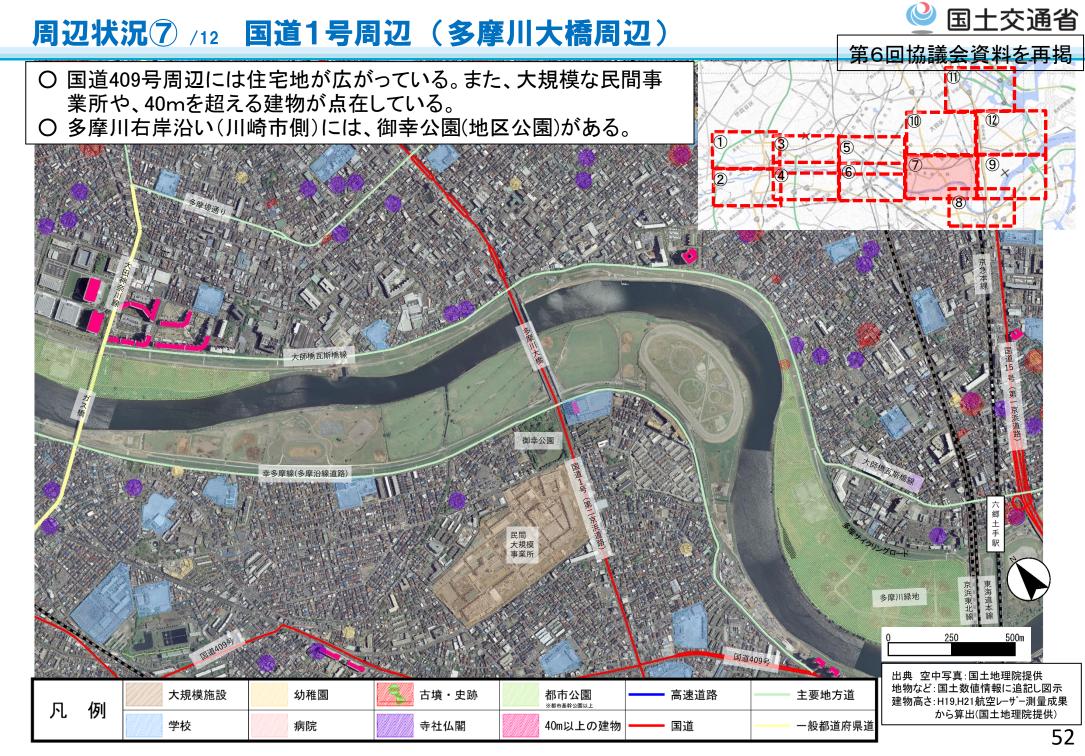












# 周辺状況⑧ /12 国道15号周辺

○ 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。



 人
 人
 大規模施設
 幼稚園
 古墳・史跡
 都市公園
 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

から算出(国土地理院提供)

国土交通省

第6回協議会資料を再掲

## 周辺状況⑨ /12 大師JCT周辺

大規模施設

学校

例

幼稚園

病院

古墳・史跡

寺社仏閣

○ 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。

〇 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。



都市公園

40m以上の建物

高速道路

国道

主要地方道

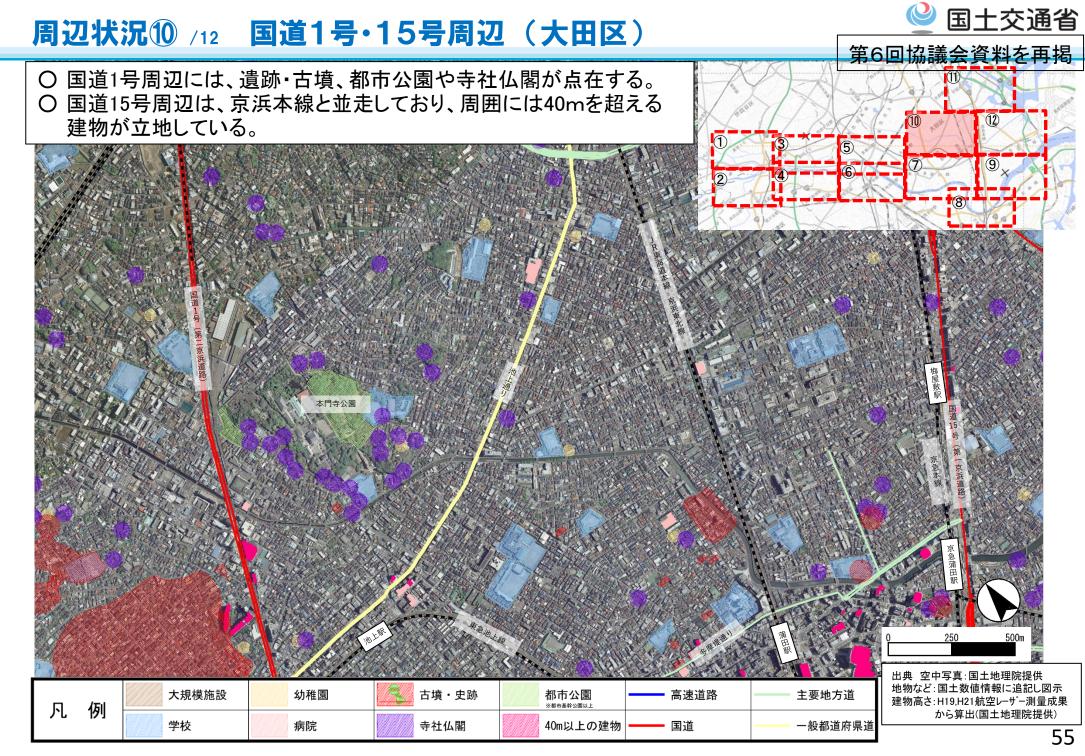
一般都道府県道

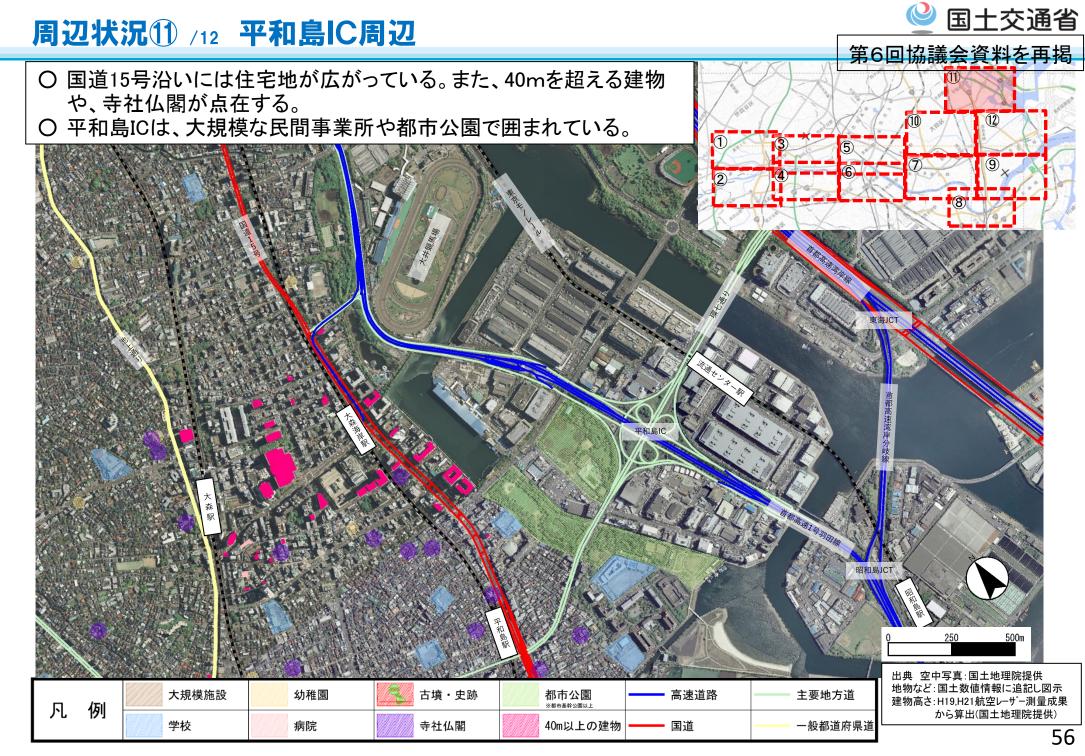
54

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)

国土交通省





国土交通省 周辺状況12 /12 国道131号(産業道路)周辺 第6回協議会資料を再掲 ○ 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。 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 大規模施設 幼稚園 古墳・史跡 都市公園 高速道路 主要地方道 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) 学校 寺社仏閣 40m以上の建物 一般都道府県道 病院