

# 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（第8回）の開催結果概要

令和8年3月26日（木）

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. 広域的な道路ネットワークの機能強化の取り組みの紹介

- 事務局より、広域的な道路ネットワークの機能強化の取り組みについて紹介がなされた。
  - ・ 千葉県道路協議会では、新しい成田空港を支える高規格道路ネットワークのあり方について検討を進め、令和7年11月に基本方針を策定。
  - ・ 基本方針では成田空港から羽田空港へのルートである圏央道やアクアラインなどの機能強化に向けた検討等が示されている。
  - ・ 東京湾アクアラインの時間変動料金社会実験では、房総エリアの高速道路の総走行台キロは増加している一方で、アクアラインの渋滞損失時間は減少しており、道路ストックの有効活用に寄与している。

## 2. 期待される効果等を踏まえた湾岸道路との接続位置について

- 事務局より、期待される効果等を踏まえた湾岸道路との接続位置の検討状況について報告がなされ、計画の具体化にあたって以下を確認した。
  - ・ 東京外環の整備により、周辺地域の渋滞緩和や羽田空港・京浜三港へのアクセス強化・利便性の向上が期待される。
  - ・ 湾岸道路との接続位置について、接続道路周辺の交通状況、用地状況等について確認。

## 3. 今後の進め方（案）

- 近年、高速横浜北西線や圏央道などの高規格道路ネットワークの整備推進が図られており、このような社会情勢の変化を踏まえた上で、東京外環（湾岸～東名）と第三京浜道路の接続について、今後、検討を進める。
- 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な検討を進め、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。

以 上

**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(第8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. 広域的な道路ネットワークの機能強化の取り組みの紹介
3. 期待される効果等を踏まえた湾岸道路との接続位置について
4. 今後の進め方(案)

# 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

- 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。
- 放射道路の東名高速道路、第三京浜道路、湾岸道路が東京外環と未接続な状況。

	計画延長	
	計画延長	開通延長※
[C2] 中央環状線	約 47km	約 47km (100%)
[C3] 外環道	約 85km	約 50km ( 60%)
[C4] 圏央道	約300km	約270km ( 90%)

2026年3月時点 ※延長の合計は、四捨五入により合計値となりません。

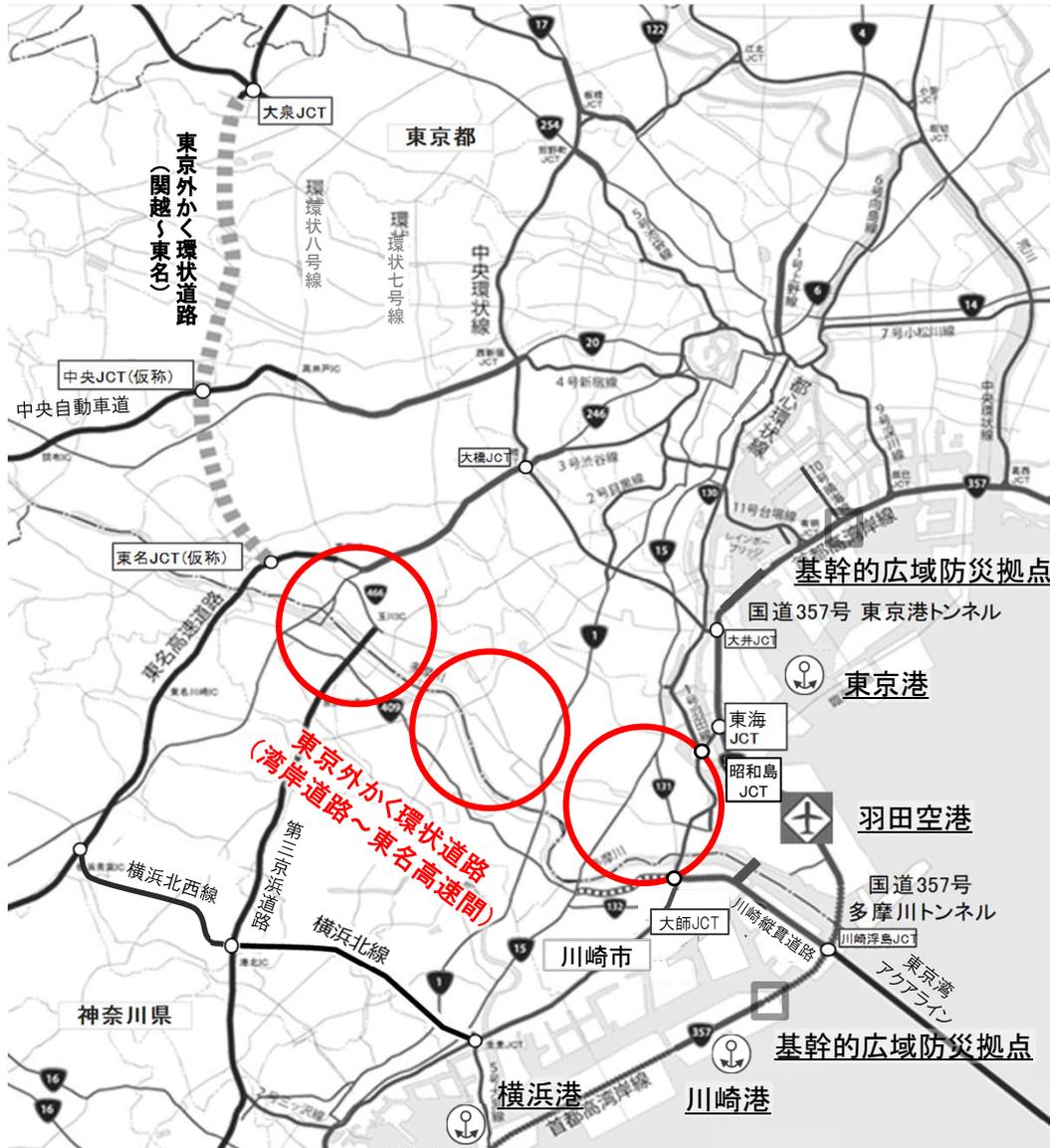
凡 例			
	2車線	4車線	6車線
開通済	——	====	=====
事業中	- - - -	- - - -	- - - -
調査中	○ ○ ○ ○ ○ ○		



注1: ※1 資機材の調達等が順調な場合  
 ※2 大栄JCT～多古IC間は、2026年(令和8年)秋頃開通予定  
 注2: 五霞IC～境古河IC間、坂東IC～つくば中央IC、牛久阿見IC～阿見東IC及び稲敷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

○ 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7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 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

### 第7回 令和6年11月29日

・羽田空港、京浜三港へのアクセス等の課題、公共空間(河川・道路)活用の有効性 等

## 2. 広域的な道路ネットワークの 機能強化の取り組みの紹介

---

- 千葉県道路協議会では成田空港を核とする機能強化に伴い、新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築のあり方について検討を進めており、令和7年11月に基本方針を策定。
- 首都圏の大規模空港のアクセス強化の取り組みの参考事例として、検討内容を紹介。

## 首都圏空港で計画されている機能強化（成田空港）

令和6年9月3日 第1回  
首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料再掲

- 成田空港は、現在でもピーク時間帯では需要が処理能力を上回っており、状況の改善が期待される一方で、老朽化した旅客ターミナル・貨物施設等の空港施設の大幅な能力向上が必要不可欠
- 成田空港の機能強化は、アジア諸国の成長を取り込み、日本経済の成長を図る重要な国家プロジェクトであり、R6.7の関係閣僚会議において総理が機能強化の取組の加速を要請

### 成田空港の使命

我が国の基幹インフラとして、ヒトやモノの交流を活性化して日本の国際交流や産業、観光の国際競争力強化に貢献

#### 主要課題

- 変化する航空ニーズへの柔軟な対応
- 老朽化が進み、開港当初から変わらない分散・非効率な施設を改善し、施設取扱容量を拡大
- ファストトラベルや円滑な乗継、多様なネットワークなどによる旅客の利便性・快適性、体験価値の向上
- インバウンド旅客が日本らしさを体感できる空間・サービス提供
- 先端技術導入による効率性・生産性向上、自動化・省人化
- 安全・安心・安定運用とレジリエンス強化への対応
- 公共交通・道路等による空港アクセスの改善強化
- 脱炭素化等によるサステナブル社会実現への貢献
- 地域と空港の一体的・持続的な発展への貢献

#### 目指すべき国際拠点空港としての姿

- ① **旅客ターミナル**  
直行需要とともに三国間流動や国際線・国内線の乗継需要を取り込み、世界と繋がる多様なネットワークをもつ国際ハブ空港
- ② **貨物施設**  
直送需要とともに三国間の継越需要も取り込み、路線便数とともに多様な航空物流ネットワークをもつ東アジアの貨物ハブ空港
- ③ **空港アクセス**  
速達性・利便性・確実性が確保され、公共交通が充実し渋滞の少ないアクセシビリティ
- ④ **地域共生・まちづくり**  
地域と空港が相互に連携し、一体的・持続的に発展していくための積極的な取組みと雇用の確保

#### 『新しい成田空港』構想の方向性

① 旅客ターミナルを再構築し  
集約型のワンターミナルへ

② 新貨物地区の整備により  
航空物流機能を集約

③ 様々な選択肢で空港全体  
としての最適アクセスを実現

④ 地域と空港との相互連携  
による一体的・持続的発展

出典：「新しい成田空港」構想とりまとめ2.0概要（2024.7「新しい成田空港」構想検討会資料P.3,P.5より抜粋）

## 首都圏空港で計画されている機能強化(成田空港)

令和6年9月3日 第1回  
首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料再掲

- 成田空港全体の能力向上を図るため、滑走路延伸・新設のほかターミナル再編、新貨物地区等を整備
- 土地利用規制の弾力的活用による空港隣接地との一体的運用等により、地域と一体的・持続的発展を図る

### 新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

※今後の検討により変更が生じる場合があります。



・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置イメージを示したものです。  
 ・既存施設(貨物施設、整備関連施設等)については、現状のまま示しております。  
 ・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。



※新規ICについては、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。

	2020年代	2030年代	2040年代
滑走路		★2028年度末 B・C滑走路等供用	
新旅客ターミナル		前捌き工事	★2030年代前半ステップ1、ステップ2以降順次供用 ステップ1 → ステップ2 →
新貨物地区		前捌き工事	★2030年代初頭新貨物地区供用 需要に応じて順次拡張
鉄道		複線化は需要に応じて順次実施	新駅整備 ★新駅供用
道路	滑走路横断道路	空港内幹線4車線化	空港内道路再編① → 空港内道路再編② ターミナルにあわせ順次整備

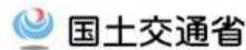
出典:「新しい成田空港」構想とりまとめ2.0概要(2024.7「新しい成田空港」構想検討会資料P.12,P.18より抜粋)

## 【参考】首都圏空港で計画されている機能強化（成田空港）

令和6年9月3日 第1回  
首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料再掲

8/26国家戦略特別区域諮問会議（第64回）  
資料2「成田空港を核とした国際航空物流拠点機能強化について」より抜粋

## 成田空港の更なる機能強化・成田空港周辺における環境整備



○成田空港においては、滑走路の新設等により貨物取扱量が増加することから、これらの空港施設整備とあわせた環境整備が必要。

### 「更なる機能強化」の整備状況

○令和10年度末目途の供用を目指して成田空港の滑走路の新増設を推進。既に準備工事に着手済み。今後、本格工事に着手予定。



### 鉄道共同輸送サービスの実証実験

○モーダルシフト推進の観点から、成田空港会社、日本貨物鉄道株式会社等において、関西地区から成田空港を利用して輸出される航空貨物を対象に、パレット単位でも利用可能な鉄道共同輸送サービスの実証実験を開始。

### 高規格道路ネットワークの整備等の取組

○成田空港周辺の高規格道路ネットワークについて、事業中の箇所に加えて、更なる充実に向けた調査・検討を加速化

【事業中・調査中の箇所】

- ・圏央道（大栄～松尾横芝）は、令和8年度に開通予定※
- ・北千葉道路（市川～松戸区間）は、外環道との接続部で有料道路事業を活用しながら、事業推進中
- ・新湾岸道路は、計画の具体化に向けた概略ルート等の調査推進中



※1 圏央道と空港を結ぶ新たなインターチェンジ（千葉県からの要望事項）

○東京湾アクアライン（上り線：木更津→川崎方面）において、令和5年7月から、土日・祝日に時間に応じて料金を変動させる社会実験の取組（ピークロードプライシング）を実施中であり、効果を分析・評価の上、効果的な料金を検討

### 【岸田総理 発言抜粋】

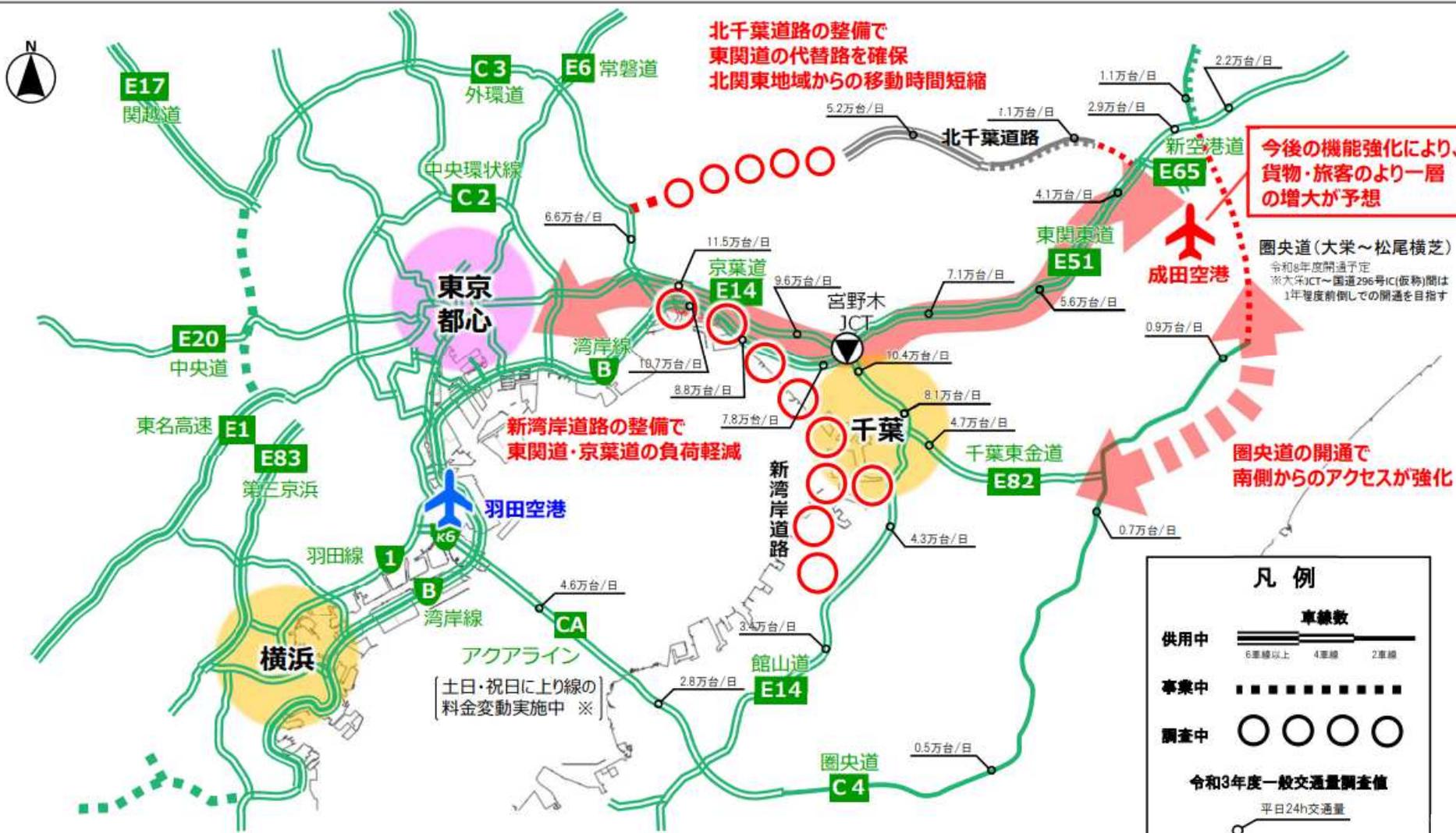
今回新たに、成田空港を核とした国際航空物流拠点機能の強化について、日本全体の競争力強化の観点から、国家プロジェクトとして取組を加速してまいります。

国土交通省を始め関係省庁においては、地元自治体と連携して、国家戦略特区制度の活用や関連インフラの整備を含めて、総合的な支援策を取りまとめてください。

## 空港機能強化に対応した高規格道路ネットワークのあり方について

令和6年8月30日 令和6年度  
第1回千葉県道路協議会資料再掲

- 北千葉道路と新湾岸道路の整備により、現状の高規格道路の課題や成田空港の機能強化へ対応
- 圏央道(大栄～松尾横芝)等の整備と相まって複数の高規格道路ネットワークが有機的に機能し効果が最大化



※令和5年7月から、上り線(木更津→川崎方面)において、土日・祝日に時間に応じて料金を変動させる社会実験の取組を実施中

出典:千葉県道路協議会(令和6年8月)資料

## 新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針

### ◆概要

#### ➤成田と都心・羽田の連結強化につながる新たなネットワーク形成

北千葉道路、新湾岸道路を有料道路事業を活用し、最優先でネットワーク形成

#### ➤圏央道・アクアライン軸(ゲートウェイ・コリドー)の強化

成田空港から羽田空港へのルートである圏央道やアクアラインなどの機能強化へ向けた検討

#### ➤高規格道路アクセスの改善

千葉港等の拠点アクセスの円滑化や高規格道路のIC周辺の県道等における渋滞ボトルネックの解消

#### ➤ネットワークを賢く利用する取組

相対的に料金水準が低い経路において、交通偏在による渋滞発生が生じることを踏まえ、料金水準の整理・統一により、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保

需要に働きかけるTDM など、ネットワークをより有効に活用していくための方策や道路規格に応じた安全で快適な走行に向けて検討

- 国土幹線道路部会で令和3年8月に取りまとめた「中間答申」に基づき、東京湾アクアラインで時間変動料金社会実験を実施。
- R7.4より開始した新たな社会実験の結果が公表されたため、参考事例として紹介。

## 東京湾アクアライン時間変動料金社会実験：現在の実験概要

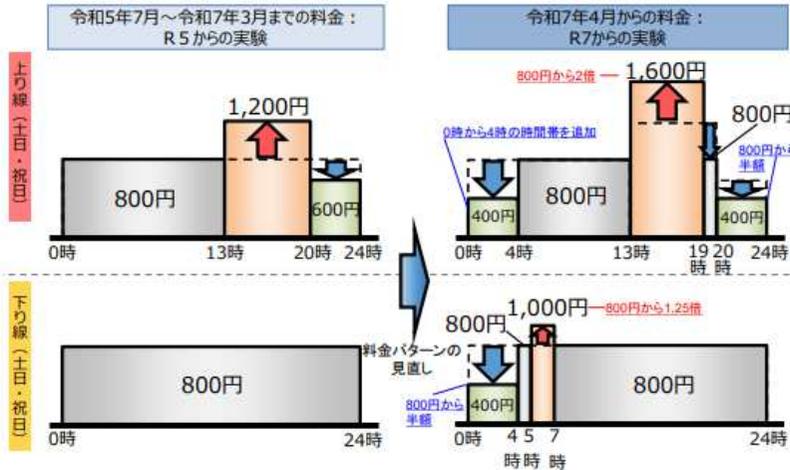
○東京湾アクアラインにおいて、休日に激しい混雑が発生していたことから、ETC時間帯別料金、いわゆる時間変動料金を、令和5年7月22日から休日（土日・祝日）に社会実験として実施

### <社会実験概要>

- 対象区間：アクアライン 浮島IC～木更津金田IC
- 対象期間：令和5年7月22日（土）～令和8年3月31日（火）の**土日・祝日**（1月2日、1月3日、振替休日を含む）
- 対象車両：ETC車（全車種）



### <料金パターン>



### <ETC時間帯別料金>

上り線 (川崎→木更津)	土日・祝日 (1月2日、1月3日、振替休日を含む)				
	0～4時	4～13時	13～19時	19～20時	20～24時
軽自動車等	320円	640円	1,280円	640円	320円
普通車	400円	800円	1,600円	800円	400円
中型車	480円	960円	1,920円	960円	480円
大型車	660円	1,320円	2,640円	1,320円	660円
特大車	1,100円	2,200円	4,400円	2,200円	1,100円

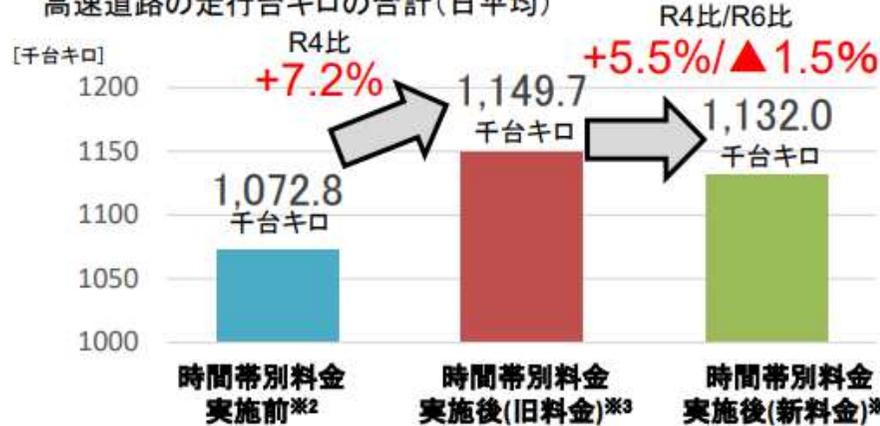
下り線 (木更津→川崎)	土日・祝日 (1月2日、1月3日、振替休日を含む)			
	0～4時	4～5時	5～7時	7～24時
軽自動車等	320円	640円	800円	640円
普通車	400円	800円	1,000円	800円
中型車	480円	960円	1,200円	960円
大型車	660円	1,320円	1,650円	1,320円
特大車	1,100円	2,200円	2,750円	2,200円

## 交通状況：東京湾アクアラインにおける道路ストックの有効活用の観点

- 道路ストックの有効活用の観点から、高速道路の総走行台キロ・交通集中渋滞の総渋滞損失時間を分析。
- 房総エリアの高速道路の総走行台キロは増加している一方で、アクアラインの渋滞損失時間は減少しており、時間帯別料金が道路ストックの有効活用に寄与していることを確認。
- R6年と比較しR7年は、総走行台キロ、総渋滞損失時間ともに横ばい。

### ■総走行台キロ

アクアライン（上下線）利用者の同日内における房総エリア内<sup>※1</sup>の高速道路の走行台キロの合計（日平均）



【参考】NEXCO東日本が管理する高速自動車国道の走行台キロの合計（日平均）

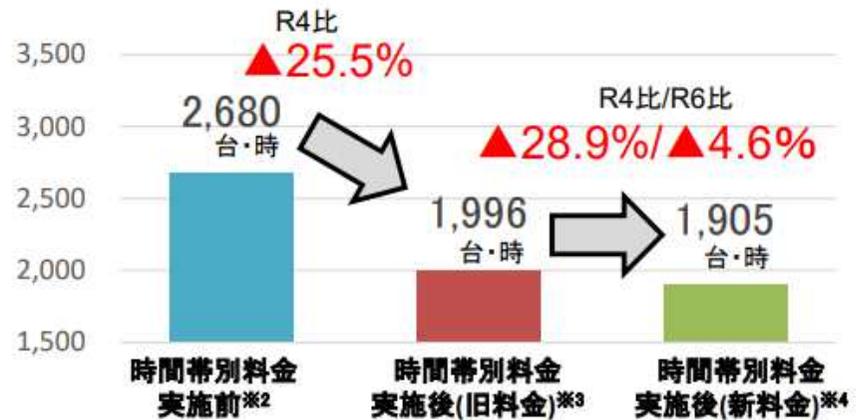
時間帯別料金実施前 <sup>※2</sup>	時間帯別料金実施後（旧料金） <sup>※3</sup>	時間帯別料金実施後（新料金） <sup>※4</sup>
71.5百万台キロ	77.2百万台キロ (+8.0%)	77.8百万台キロ (+8.8%/+0.8%)

※1京葉道路（宮野木J—蘇我）、圏央道（木更津J—松尾横芝）、千葉東金道路、館山道、富津館山道、東京湾アクアライン連絡道

※2,3,4 時間帯別料金実施前：R4.4.1～R4.8.31の土日祝  
 時間帯別料金実施後（旧料金）：R6.4.1～R6.8.31の土日祝  
 時間帯別料金実施後（新料金）：R7.4.1～R7.8.31の土日祝  
 但し、交通混雑期（GW、お盆、年末年始）を除く

### ■総渋滞損失時間

アクアライン（上下線）の交通集中渋滞の渋滞損失時間<sup>※5</sup>（日平均）



【参考】NEXCO東日本が管理する高速道路の交通集中渋滞の総渋滞損失時間<sup>※5</sup>（日平均）

時間帯別料金実施前 <sup>※2</sup>	時間帯別料金実施後（旧料金） <sup>※3</sup>	時間帯別料金実施後（新料金） <sup>※4</sup>
15,483台・時	19,098台・時 (+23.3%)	18,666台・時 (+20.6%/▲2.3%)

※5速報値を含む

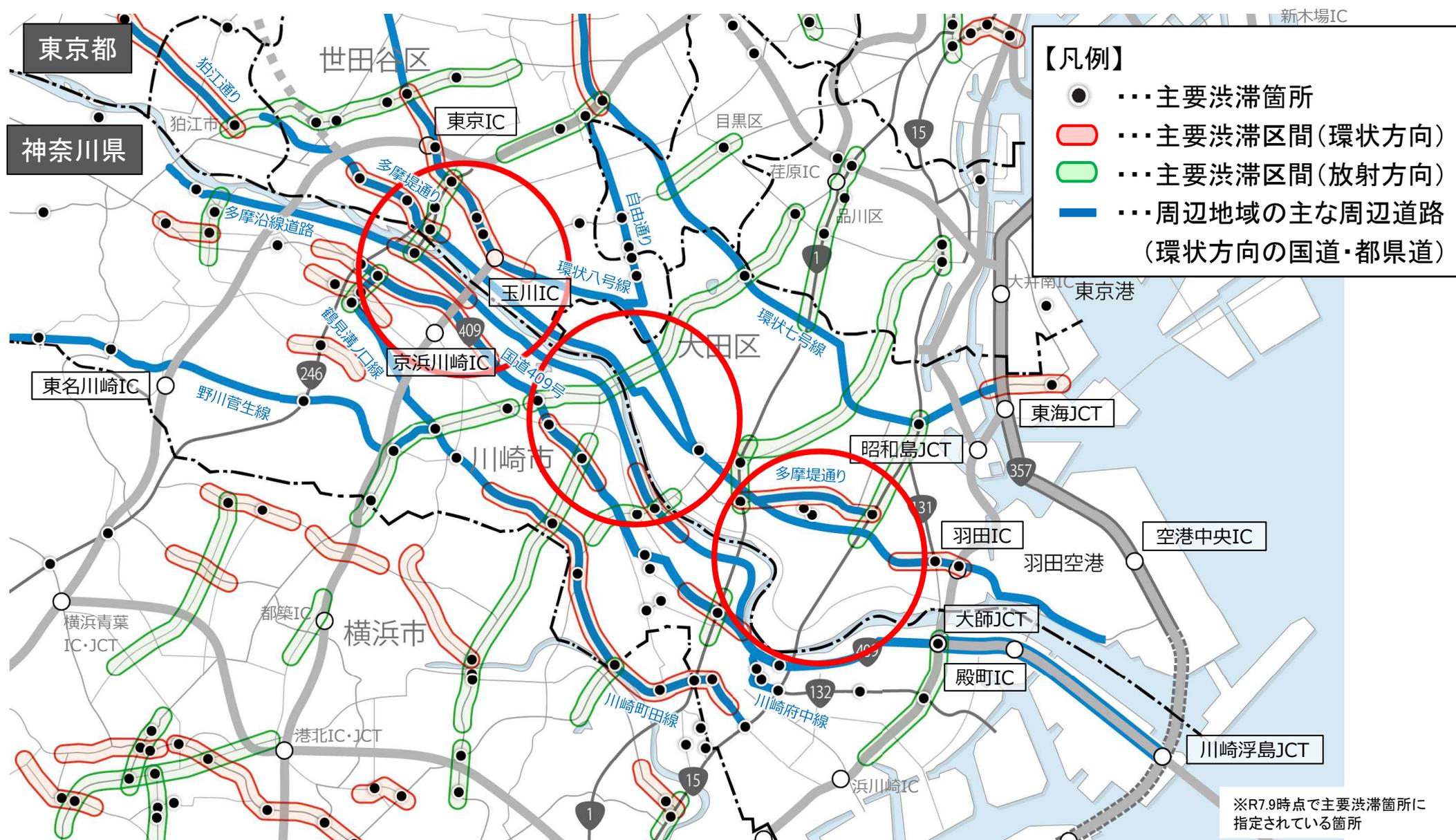
渋滞損失時間：（渋滞時の通過時間－非渋滞時の通過時間）×通過台数で示す推定値

### 3. 期待される効果等を踏まえた 湾岸道路との接続位置について

---

# 期待される効果(周辺地域の渋滞緩和)

- 環状八号線、国道409号等、周辺地域には主要渋滞箇所や主要渋滞区間が多く存在している。
- 東京外環の整備により、周辺地域の渋滞緩和に効果を発揮することが期待される。



# 期待される効果(羽田空港・京浜三港へのアクセス強化・利便性向上)

- 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、世界各地都市と繋がる日本の空の玄関口。
- 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。



写真出典:川崎市HP

- ・ 輸出の5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:5,504万トン 貿易額:4.1兆円  
コンテナ取扱貨物量:10万TEU



写真出典:横浜市HP

- ・ 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:10,123万トン 貿易額:14.8兆円  
コンテナ取扱貨物量:308万TEU



写真出典:東京都港湾局HP

- ・ 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:8,291万トン 貿易額:24.6兆円  
コンテナ取扱貨物量:470万TEU



写真出典:国土交通省HP

- ・ 年間約24万回の着陸回数と約86百万人の利用者数で、国内第1位
- ・ 貨物取扱量は約118万トンで国内第2位
- ・ 埋め立て拡張により、日本最大の面積を持つ

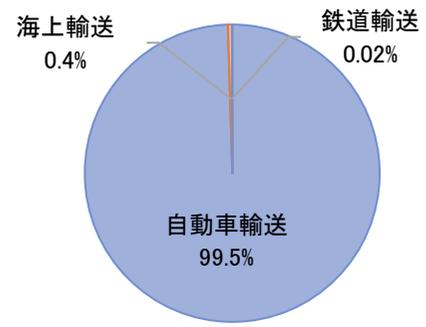
取扱貨物量:118万トン 貿易額:2.0兆円  
年間国内利用者数:6,359万人

【出典】取扱貨物量:港湾統計(令和6年)・空港管理状況調査(令和6年)、  
コンテナ取扱貨物量:港湾統計(令和6年)、年間国内利用者数:空港管理状況調査(令和6年)、  
貿易額:貿易統計(令和6年)

第7回協議会資料を再掲

- 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



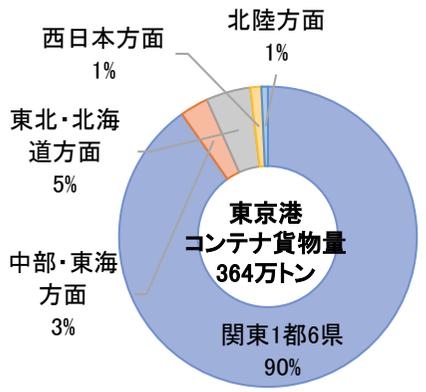
※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」  
港別輸送手段別貨物量(輸出入)

## ■外貿コンテナ貨物主要品目の輸送状況



※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(調査票情報)」を基に全国における輸入主要品目のうち上位5品目の衣服・身廻品・はきもの、電気機械、分類不能のもの、染料・塗料・合成樹脂・其他化学工業品、製造食品の流動状況を図化

## ■外貿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)	
		品名	割合	品名	割合	品名	割合	品名	割合	品名	割合	品名	割合
東京港	輸出 92	自動車部品	20%	染料・塗料・合成樹脂・其他化学工業品	17%	産業機械	14%	再利用資材	8%	ゴム製品	5%	其他	36%
	輸入 272	衣服・身廻品・はきもの	16%	電気機械	10%	分類不能のもの	8%	染料・塗料・合成樹脂・其他化学工業品	7%	製造食品	7%	其他	53%

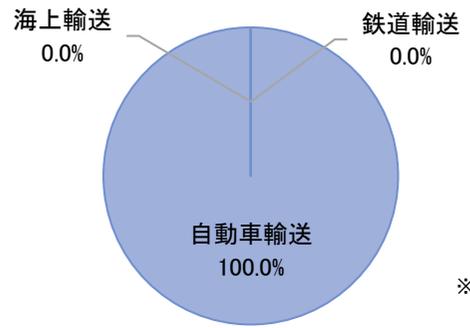
上段: 品名、下段左: 全国の取扱量(万トン/月)、下段右: 全国の取扱量全体に占める割合(%)

※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」

第7回協議会資料を再掲

- 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



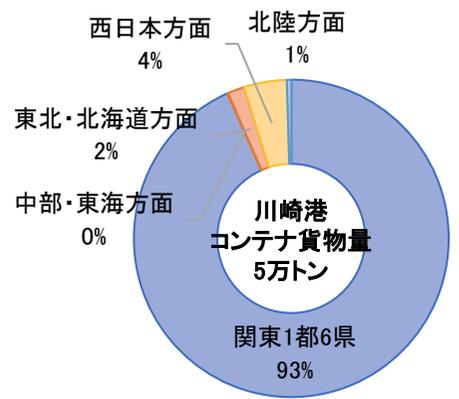
※出典:国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」  
港湾別輸送手段別貨物量(輸出入)

## ■外貿コンテナ貨物主要品目の輸送状況



※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(調査票情報)」を基に全国における輸入主要品目のうち上位5品目の家具・家具用品、衣服・身の廻り用品、はきもの、電気機械、製造食品、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品の流動状況を図化

## ■外貿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」

## ■外貿コンテナ貨物の主要品目(R5/上位5品目)

	輸出入	(1位)		(2位)		(3位)		(4位)		(5位)		(6位以下)	
		品名	割合	品名	割合	品名	割合	品名	割合	品名	割合	品名	割合
川崎港	輸出 1.2	完成自動車	46%	自動車部品	25%	産業機械	10%	化学薬品	5%	石炭製品	5%	その他	9%
	輸入 4.2	家具・家具用品	44%	衣服・身の廻り用品・はきもの	13%	電気機械	12%	製造食品	8%	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	6%	その他	18%

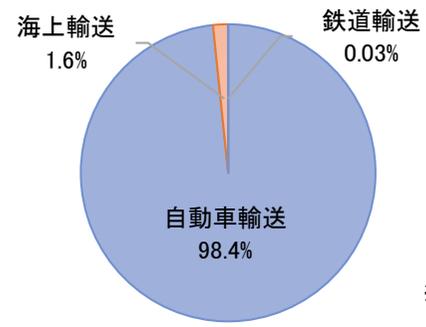
上段:品名、下段左:全国の取扱量(万トン/月)、下段右:全国の取扱量全体に占める割合(%)

※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」

第7回協議会資料を再掲

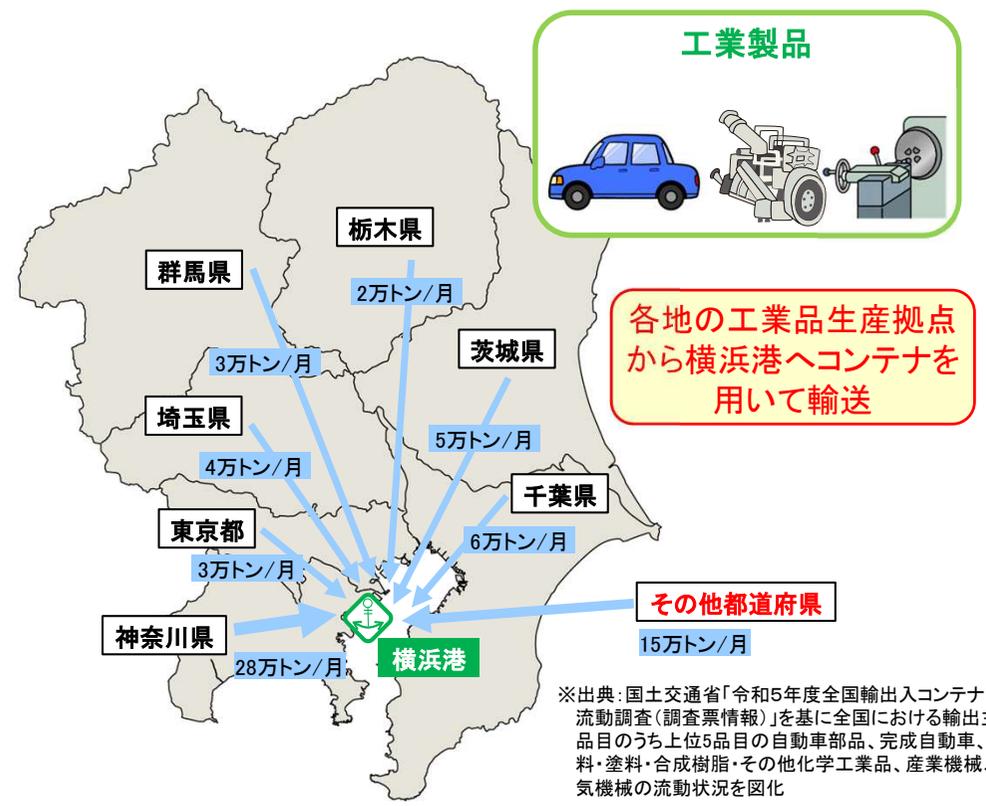
- 横浜港における貨物の輸送手段は自動車に大きく依存している。
- ゲートウェイとしての横浜港と東名高速道路等の高規格道路を重要物流道路(自動車専用道路)で直接つなぐことによりアクセス強化に資することが期待される。

## ■外貿コンテナ貨物の輸送手段



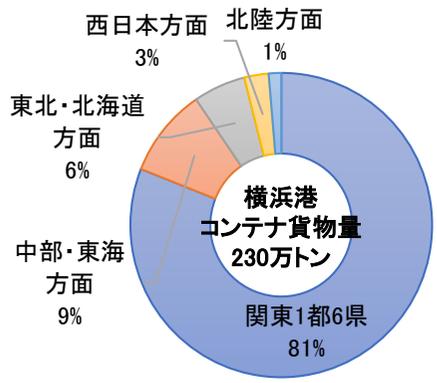
※出典:国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」  
港湾別輸送手段別貨物量(輸出入)

## ■外貿コンテナ貨物主要品目の輸送状況



※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(調査票情報)」を基に全国における輸出主要品目のうち上位5品目の自動車部品、完成自動車、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品、産業機械、電気機械の流動状況を図化

## ■外貿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)	
		品名	割合	品名	割合	品名	割合	品名	割合	品名	割合	品名	割合
横浜港	輸出 100	自動車部品	18万トン/月 19%	完成自動車	17万トン/月 17%	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	13万トン/月 13%	産業機械	12万トン/月 13%	電気機械	6万トン/月 6%	その他	33万トン/月 33%
	輸入 131	分類不能のもの	15万トン/月 12%	産業機械	11万トン/月 8%	電気機械	10万トン/月 8%	衣服・身廻品・はきもの	10万トン/月 7%	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	9万トン/月 7%	その他	76万トン/月 58%

上段:品名、下段左:全国の取扱量(万トン/月)、下段右:全国の取扱量全体に占める割合(%)

※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」





# 湾岸道路との接続位置について(空港・港湾の利便性向上)

- 東京側で湾岸道路に接続する場合、羽田空港、京浜三港エリアの北側の昭和島JCT、東海JCTで接続することで、著しい渋滞区間に交通が更に集中し、渋滞悪化の懸念がある。
- 川崎側で湾岸道路に接続する場合、羽田空港、京浜三港エリアの中央の大師JCT、川崎浮島JCTに接続することで、交通が分散され、著しい渋滞区間を回避した空港・港湾アクセスが期待される。

## 東京側で湾岸道路に接続する場合



## 川崎側で湾岸道路に接続する場合



※速度状況は、ETC2.0プローブデータ、令和7年10月24日(金)17時台  
 ※時速20km/h以下の状態を「渋滞」、時速40km/h以下の状態を「混雑」として表現している。

# 湾岸道路との接続位置について(観光振興)

- 東京南西部や多摩地域、群馬・埼玉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。



# 湾岸道路との接続位置について(観光振興)

- 東京側で湾岸道路に接続する場合、湾岸道路を経由し、アクアラインに接続することで、周辺観光地へのアクセスが可能となる。
- 川崎側で湾岸道路に接続する場合、東京外環・川崎縦貫道路( I 期区間)・アクアラインを直結する高規格道路ネットワークを構築。周辺観光地へのよりスムーズなアクセスが可能となる。

## 東京側で湾岸道路に接続する場合



## 川崎側で湾岸道路に接続する場合

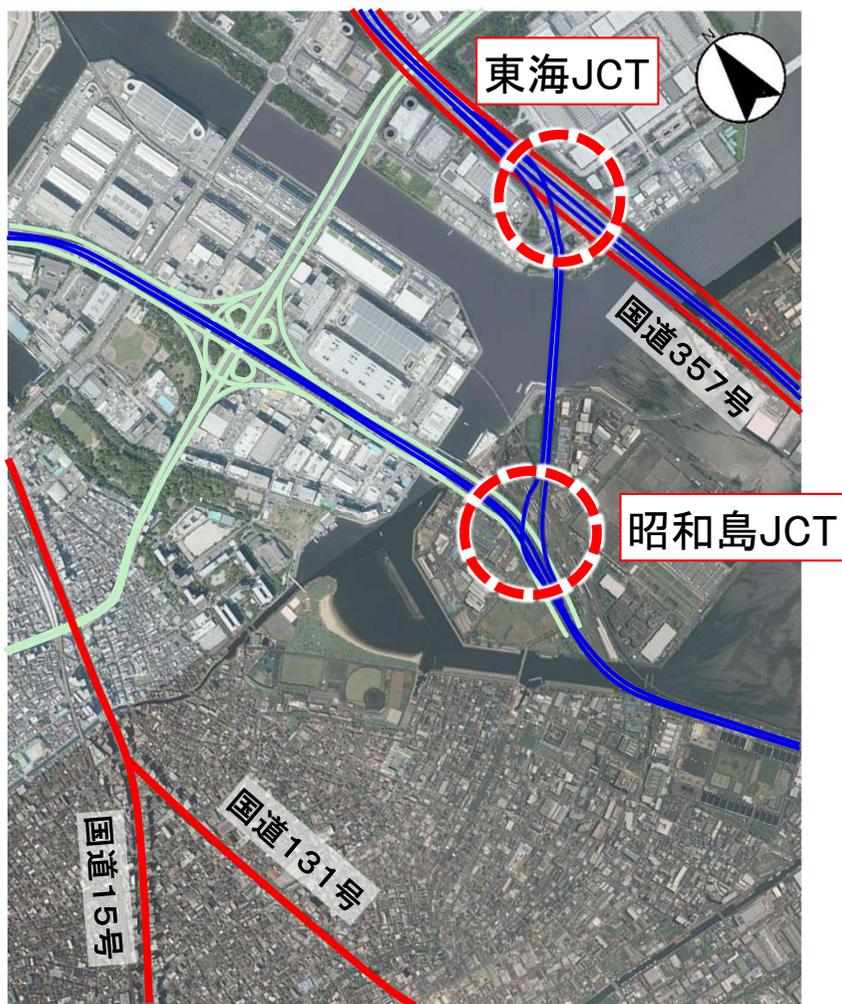




# 湾岸道路との接続位置について(事業性)

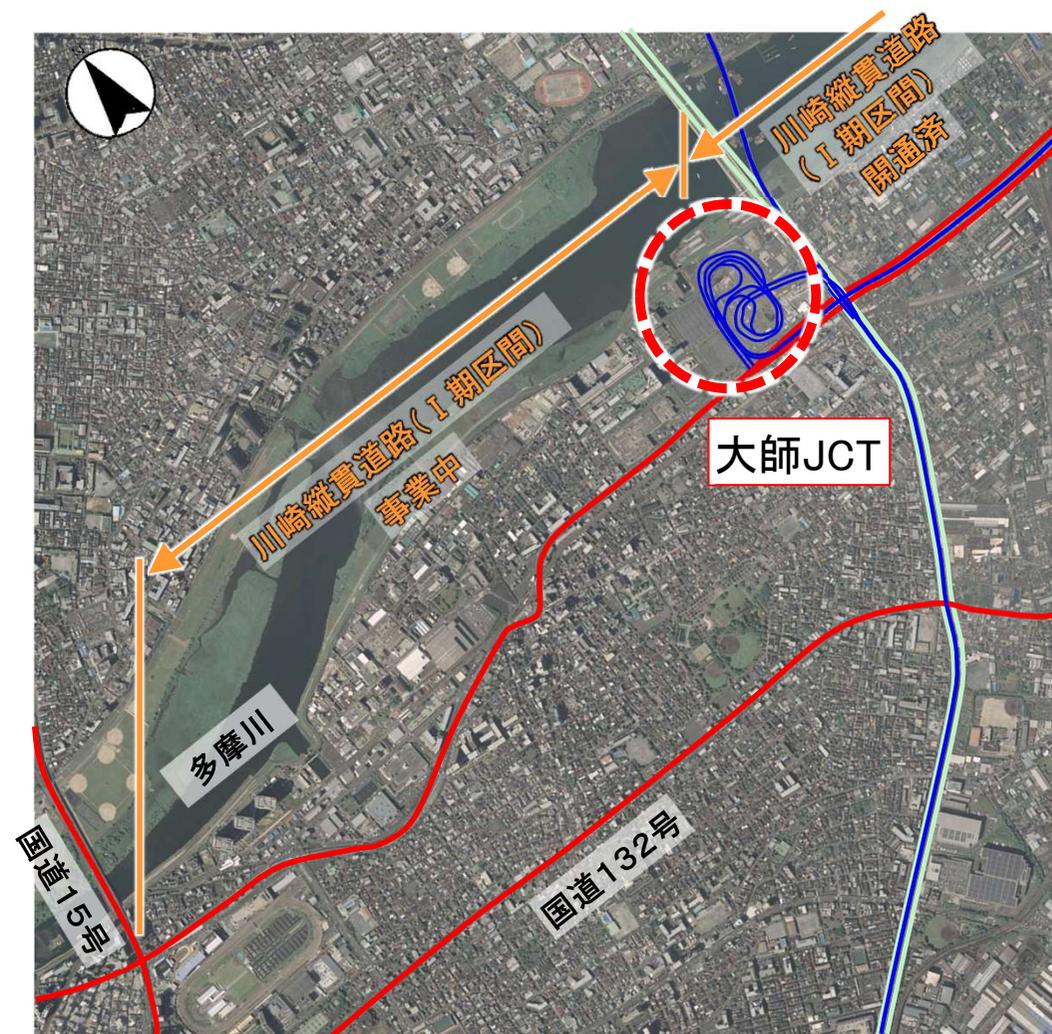
## 東京側で湾岸道路に接続する場合(昭和島JCT・東海JCT周辺)

○東海JCT及び昭和島JCT周辺において道路空間に活用可能な連続した公共空間が存在しない。



## 川崎側で湾岸道路に接続する場合(大師JCT周辺)

○大師JCT周辺において連続した公共空間として川崎縦貫道路(I期区間)の事業用地がある。



【凡例】 — : 高速道路 — : 国道 — : 主要地方道 — : 一般都道府県道

出典 空中写真: 国土地理院提供

# 湾岸道路との接続位置について(比較)

概要図



凡例	
■ 事業中	有料道路(NEXCO管理)
■ 事業中	有料道路(首都高管理)
■ 事業中	一般国道(指定区間)
■	一般国道(指定区間外)
■	主要地方道

<span style="border: 2px solid orange; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span>	東京側で湾岸道路に接続する案
<span style="border: 2px solid green; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span>	川崎側で湾岸道路に接続する案

比較案		案1	案2	
湾岸道路への接続位置		東京側で湾岸道路に接続	川崎側で湾岸道路に接続	
湾岸道路への接続位置		1号羽田線昭和島JCTに接続し、東海JCTで湾岸線に接続	1号横羽線大師JCTに接続し、川崎浮島JCTで湾岸線に接続	
広域道路ネットワークの整備効果	空港・港湾の利便性向上	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。	羽田空港、京浜三港エリアの中央の大師JCT、川崎浮島JCTに接続することで、交通が分散され、著しい渋滞区間を回避した空港・港湾アクセスが期待される。	
	空港アクセスの強化	調布IC⇄羽田空港 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)の所要時間の短縮	羽田空港、京浜三港エリアの中央の大師JCT、川崎浮島JCTに接続することで、交通が分散され、著しい渋滞区間を回避した空港・港湾アクセスが期待される。	
	港湾アクセスの強化	東京港	東京港⇄大泉JCT 中央環状線経由と比較して約6割(約55分)の所要時間の短縮	中央環状線経由と比較して約5割(約50分)の所要時間の短縮
		川崎港	川崎港⇄大泉JCT 中央環状線経由と比較して約6割(約60分)の所要時間の短縮	中央環状線経由と比較して約6割(約65分)の所要時間の短縮
		横浜港	横浜港⇄大泉JCT 中央環状線経由と比較して約5割(約60分)の所要時間の短縮	中央環状線経由と比較して約5割(約65分)の所要時間の短縮
	災害時の迅速な対応		災害時のリダンダンシーが確保される。	
観光振興		湾岸道路を経由し、アクアラインに接続することで、周辺観光地へのアクセスが可能となる。	東京外環・川崎縦貫道路(I期区間)・アクアラインを直結する高規格道路ネットワークを構築。周辺観光地へのよりスムーズなアクセスが可能となる。	
地域的な整備効果	渋滞・交通事故	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	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。			
	昭和島JCT付近では、連続した公共空間が存在せず、大規模な土地の改変が必要。		大師JCT付近では、川崎縦貫の連続した公共空間を活用することが可能。	
	東海JCTは南方向へのランプが整備されていないため、新たにランプを整備する必要がある。		川崎浮島JCTは南北方向へのランプが整備されているため、新たにランプを整備する必要はない。	

※: 所要時間については、一例として区間を設定し、R3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、湾岸～東名)は80km/hと設定  
 ※: 空港アクセスの強化・港湾アクセスの強化で記載している所要時間は第7回協議会資料より参照

## 4. 今後の進め方(案)

---

# 今後の検討項目について(第三京浜道路との接続)

- 近年、高速横浜北西線や圏央道などの高規格道路ネットワークの整備推進が図られている。
- このような社会情勢の変化を踏まえた上で、第三京浜道路との接続について、今後、検討を進める。

【位置図】



【高速横浜北西線】



【首都圏3環状道路】



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

### 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。**
- 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。**

### 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8回(令和8年3月))

### 1. 期待される効果等を踏まえた湾岸道路との接続位置について

- 東京外環(湾岸道路～東名高速間)の整備により期待される整備効果を確認。
- 湾岸道路との接続位置について、接続道路周辺の交通状況、用地状況等について確認。

### 2. 第三京浜道路との接続について

- 近年、高速横浜北西線や圏央道などの高規格道路ネットワークの整備推進が図られており、このような社会情勢の変化を踏まえた上で、第三京浜道路との接続について、今後、検討を進める。

社会情勢の変化を踏まえた上で、計画の基本的な方針の取りまとめに必要な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) データ集

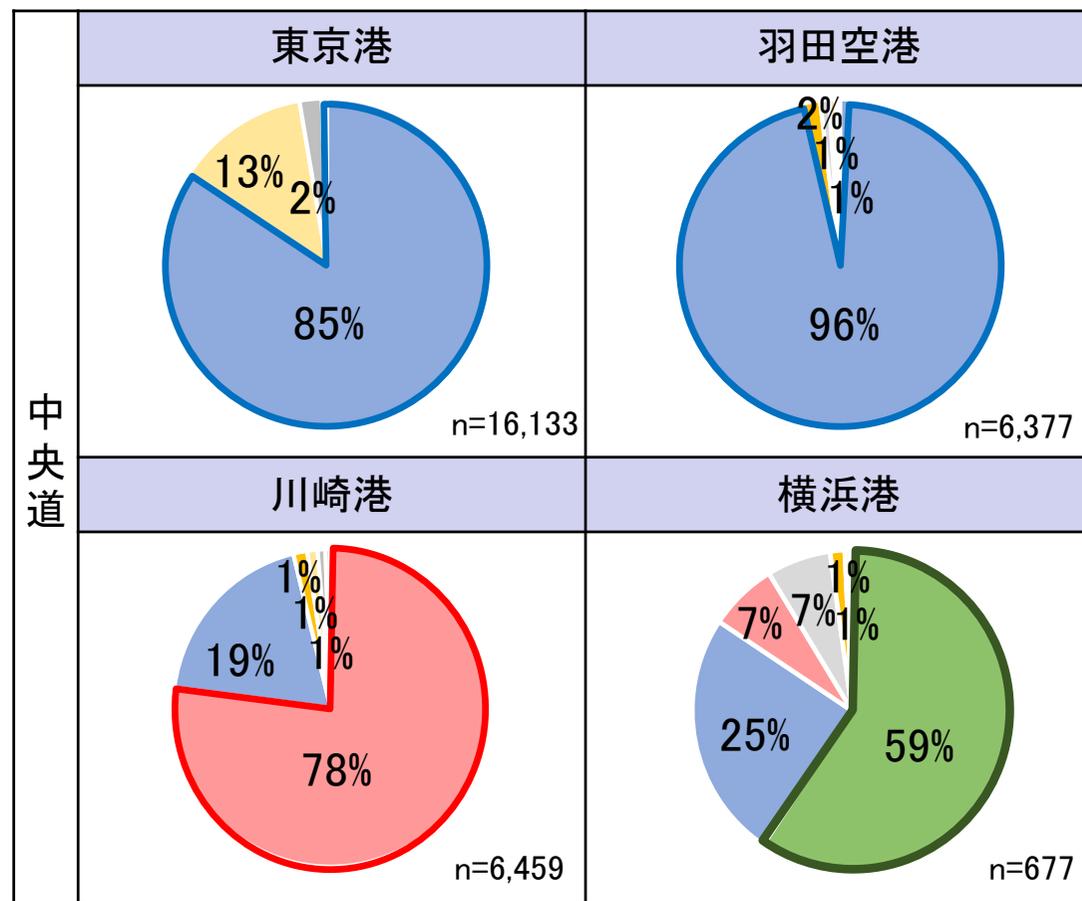
---

# 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

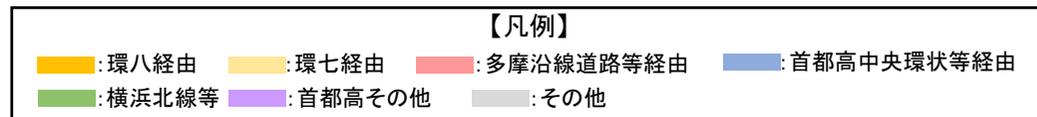
- 東京港・羽田空港～中央道間を走行する車両の約9割が首都高を經由しており、東京外環の整備により都心部の渋滞が緩和し、利便性の向上が期待される。
- 一方、横浜港～中央道間の走行は横浜北線、川崎港～中央道間の走行は一般道路（多摩沿線道路等）が多く、東京外環の整備により移動時間が短縮し、利便性の向上が期待される。



■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

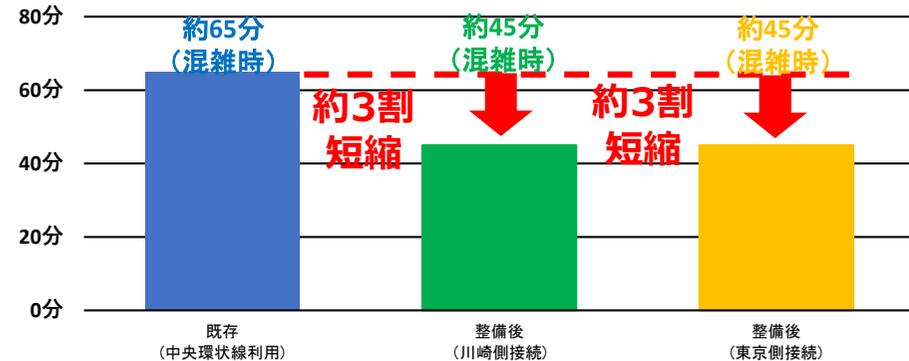


※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点

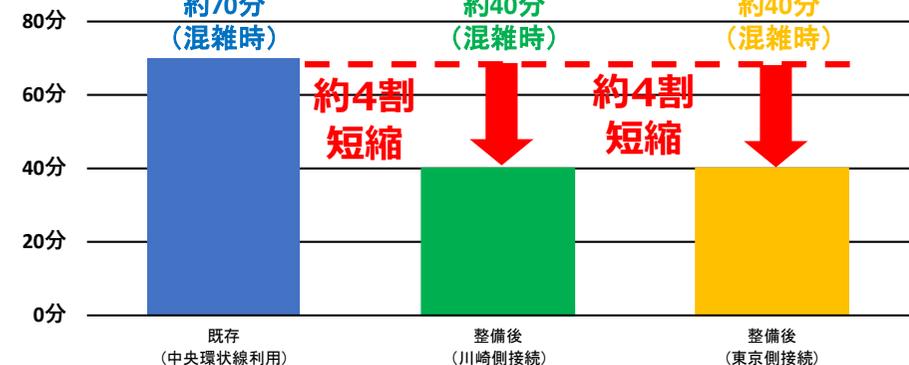
# 空港アクセスの強化(国内線・国際線・国際線貨物ターミナル)



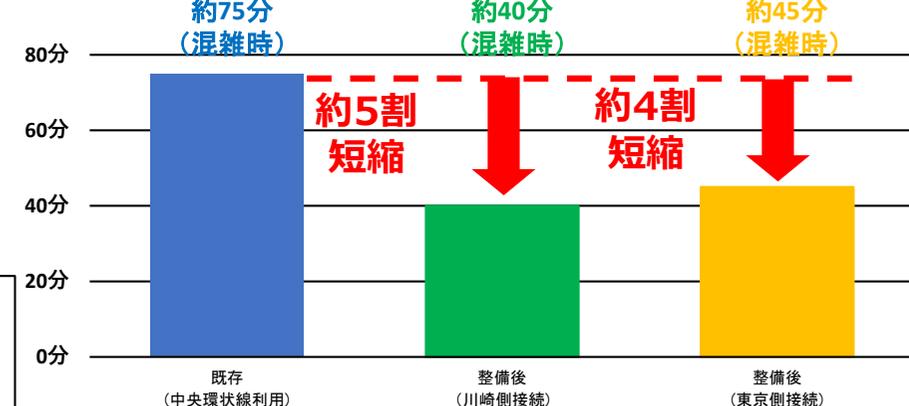
調布IC⇔国内線ターミナルの所要時間



調布IC⇔国際線ターミナルの所要時間



調布IC⇔国際線貨物ターミナルの所要時間

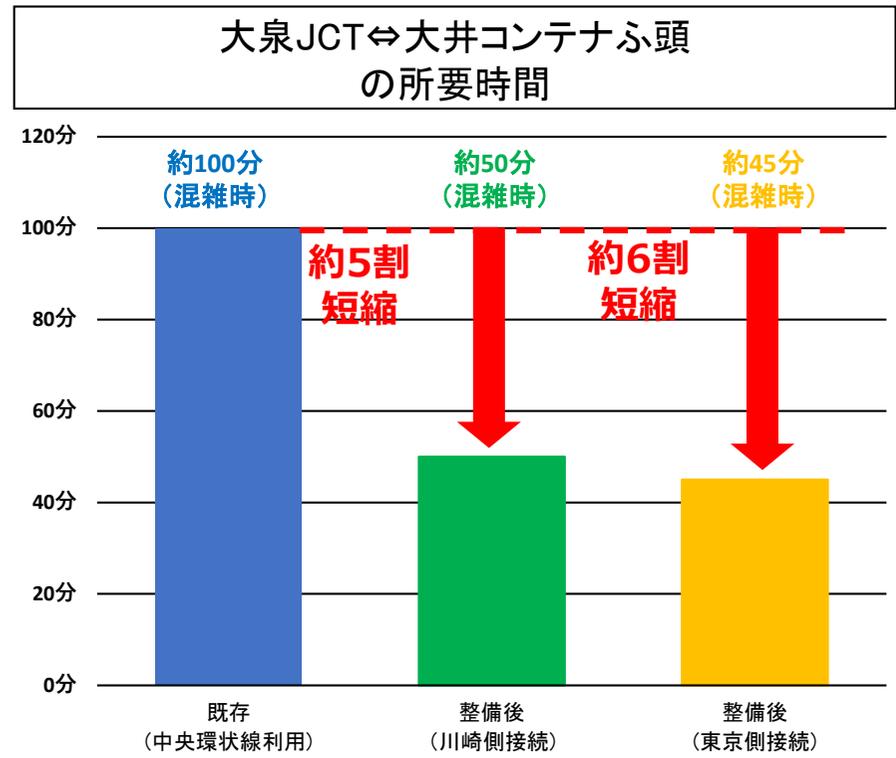


出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出  
 ※外環道(関越～東名、東名～湾岸)は80km/hと設定  
 ※所要時間は混雑時旅行速度により算出した調布ICから国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルまでの所要時間と国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルから調布ICまでの所要時間を平均した時間  
 ※既存ルートはETC2.0プローブデータ(10月16日～20日のピーク時(7・8・17・18時))に基づく最頻ルート

(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。
- ・国際線貨物ターミナルの所要時間を追加。

# 港湾アクセスの強化(大井コンテナふ頭)



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

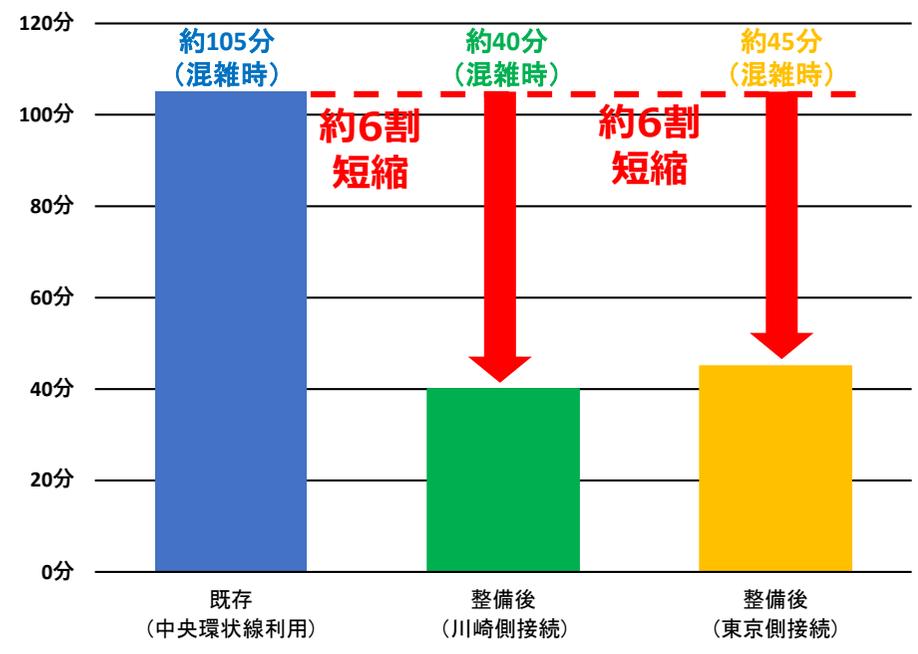
(補足) 第3回協議会資料を更新した点

- ・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)



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

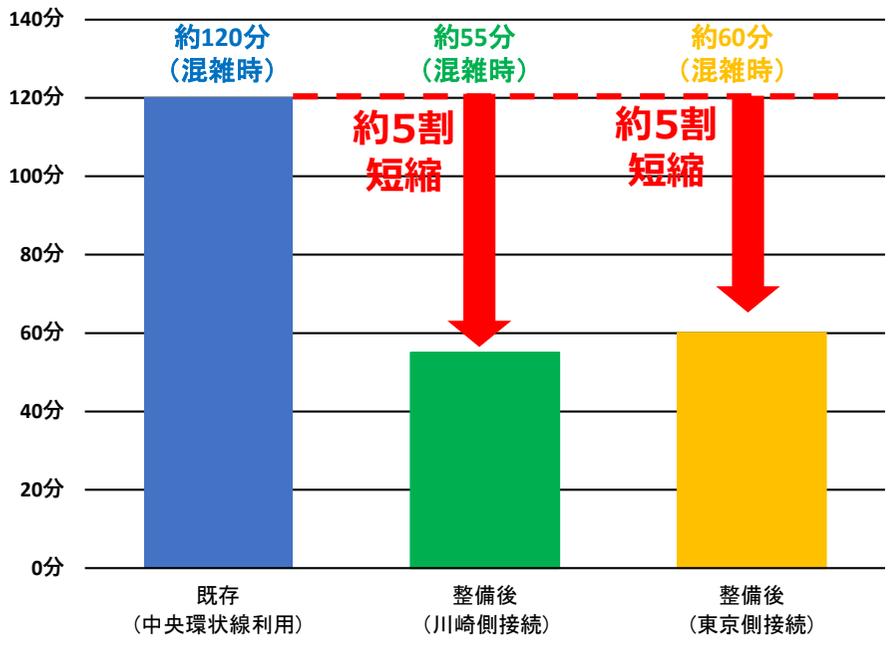
(補足) 第3回協議会資料を更新した点

- ・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)



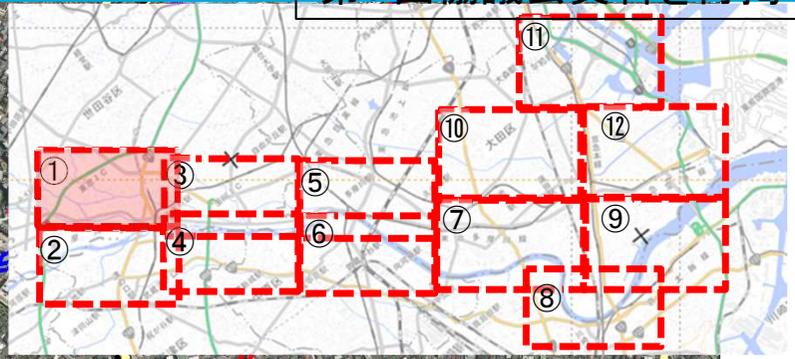
大泉JCT⇔本牧ふ頭コンテナターミナルの所要時間



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  
 ※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

# 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)

- 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、砦公園や砦下浄水所、大学施設等の大規模施設が立地している。



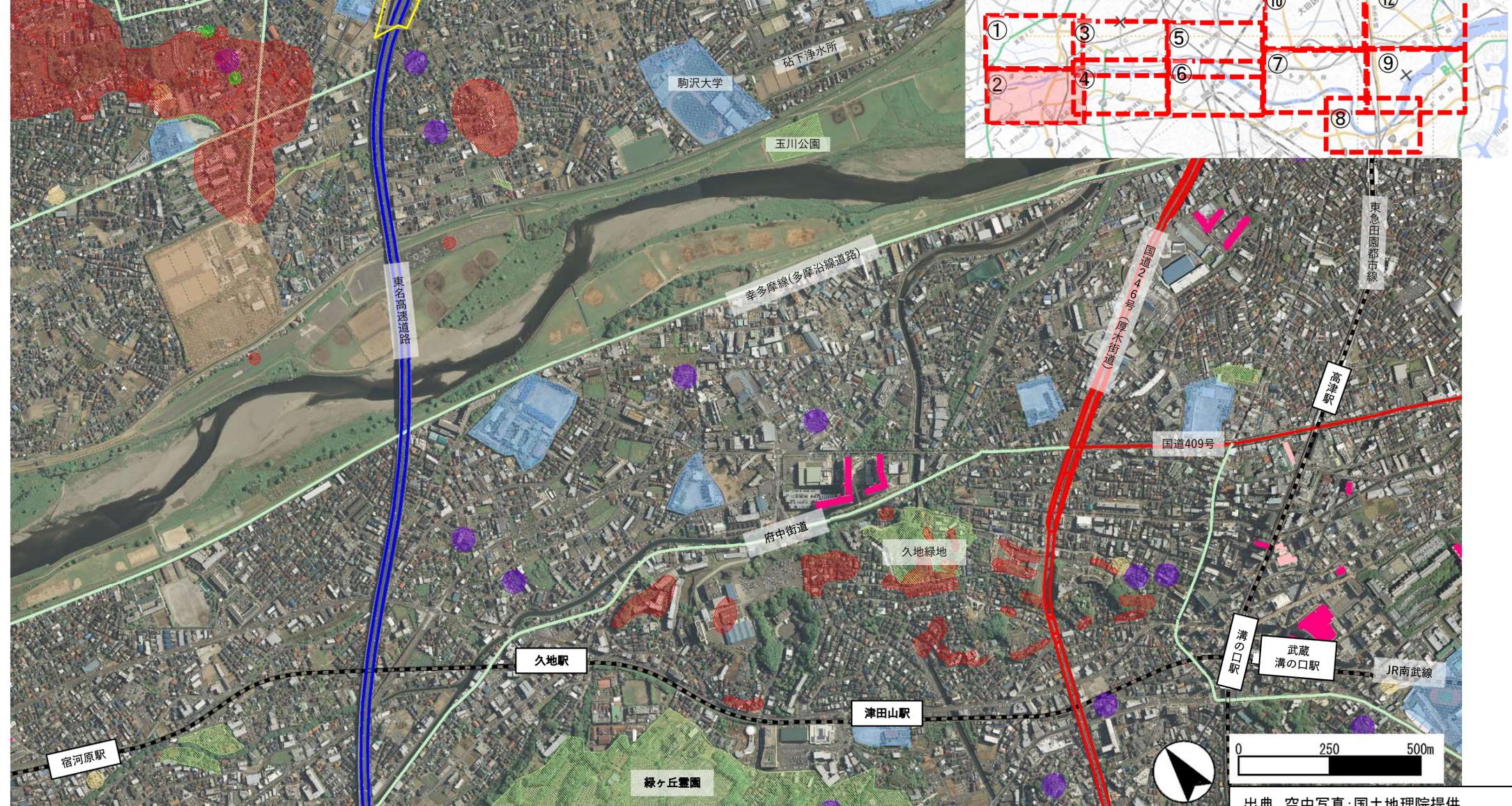
凡例	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 <small>※都市基幹公園以上</small>	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

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)

第7回協議会資料を再掲

- 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 <small>※都市基幹公園以上</small>	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

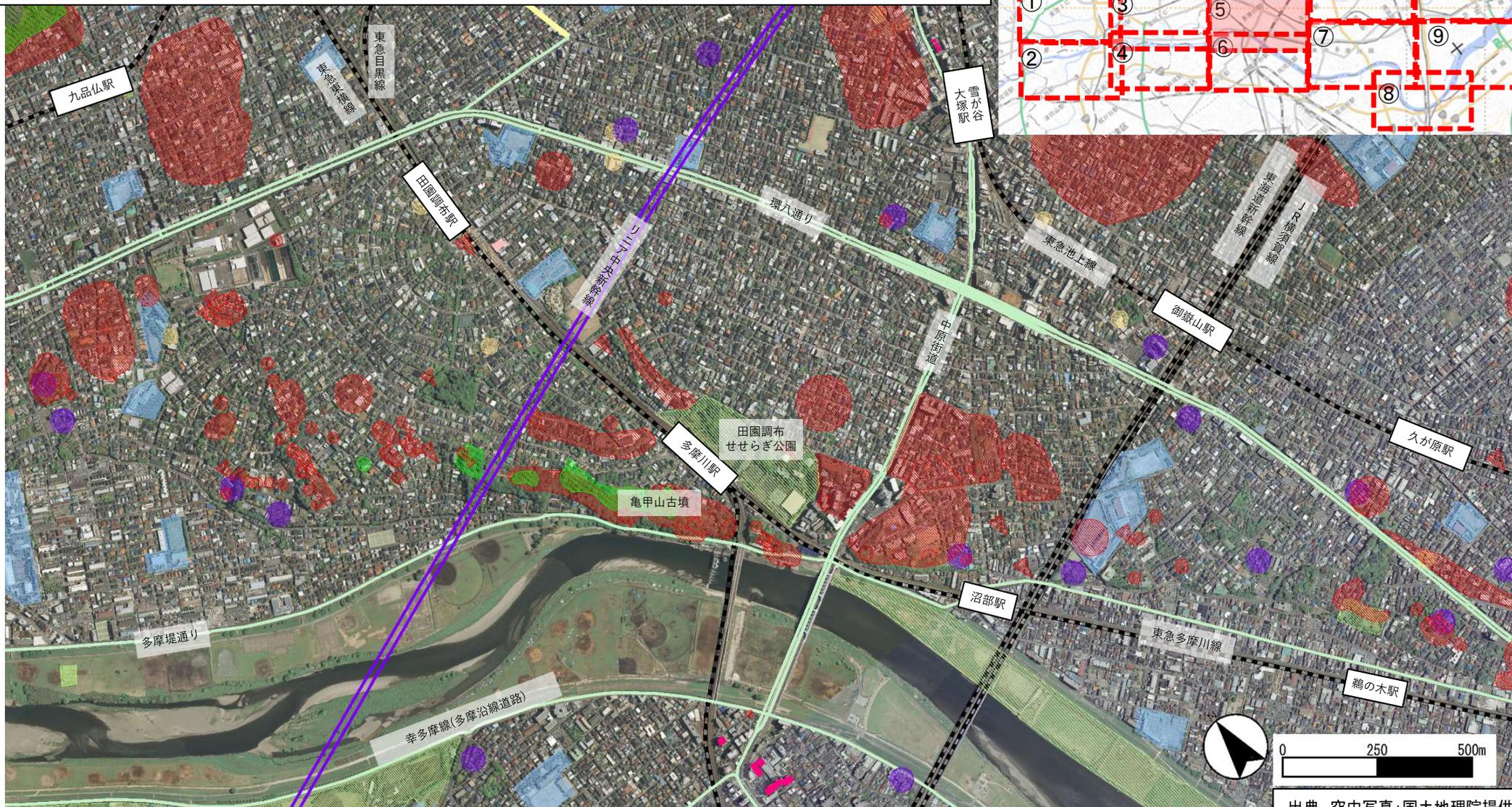
出典 空中写真:国土地理院提供  
 地物など:国土数値情報に追記し図示  
 建物高さ:H19,H21航空レーザー測量成果  
 から算出(国土地理院提供)





# 周辺状況⑤ /12 東海道新幹線周辺 東京都側(多摩川左岸側)

- 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。



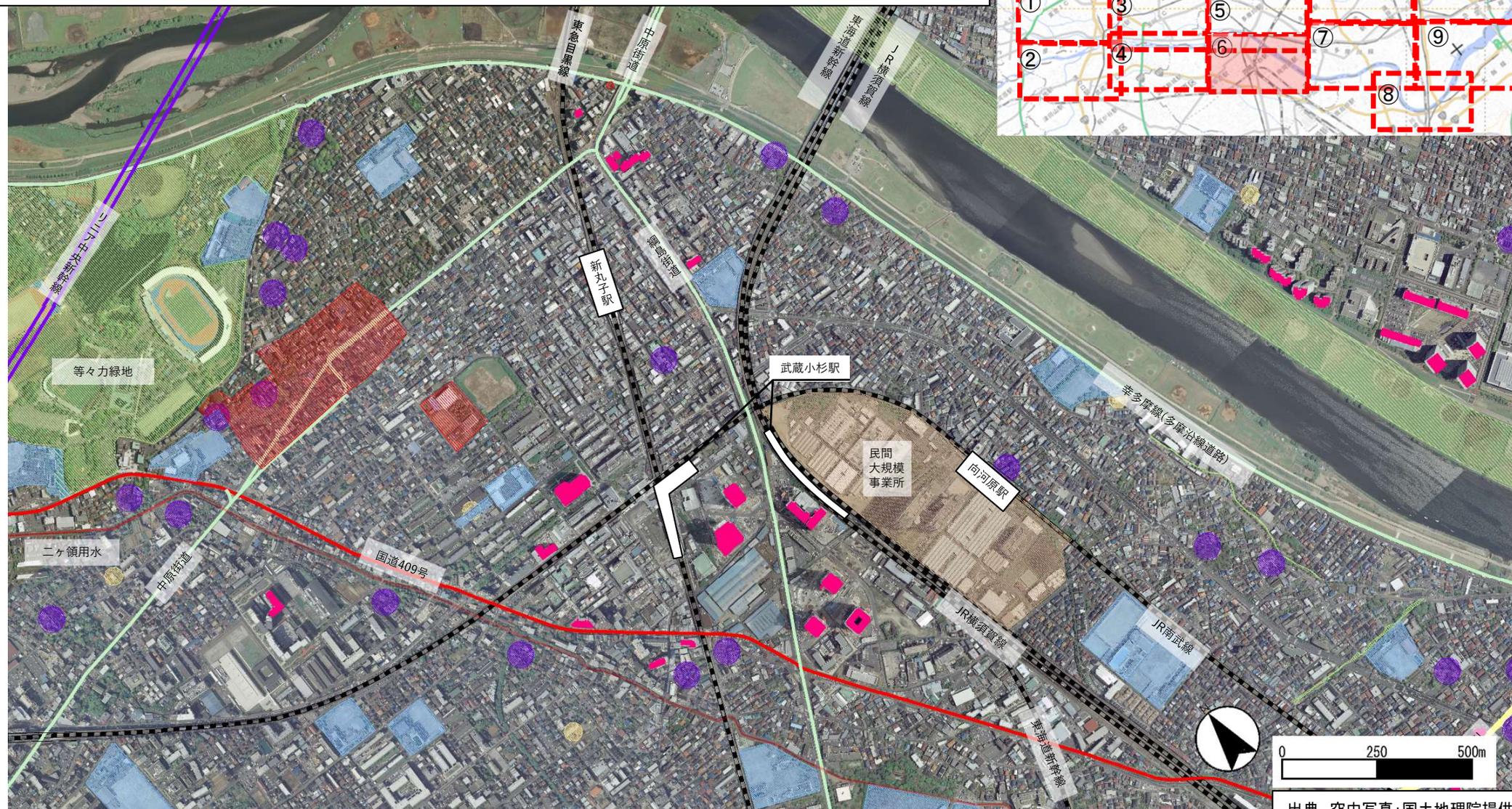
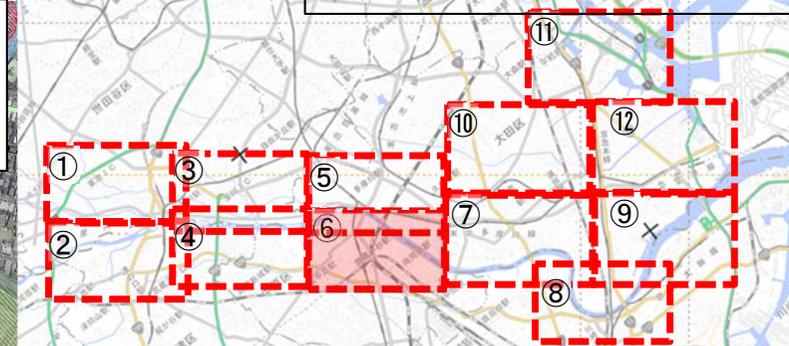
凡例	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 <small>※都市基幹公園以上</small>	リニア中央新幹線	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

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)

※:第6回協議会資料より凡例を一部修正 11

# 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 <small>※都市基幹公園以上</small>	リニア中央新幹線	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

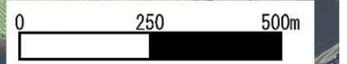
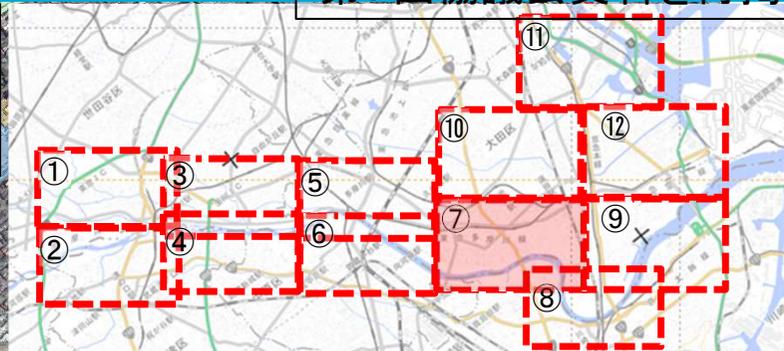
出典 空中写真: 国土地理院提供  
 地物など: 国土数値情報に追記し図示  
 建物高さ: H19,H21航空レーザー測量成果から算出(国土地理院提供)

※: 第6回協議会資料より凡例を一部修正

# 周辺状況⑦ /12 国道1号周辺（多摩川大橋周辺）

第7回協議会資料を再掲

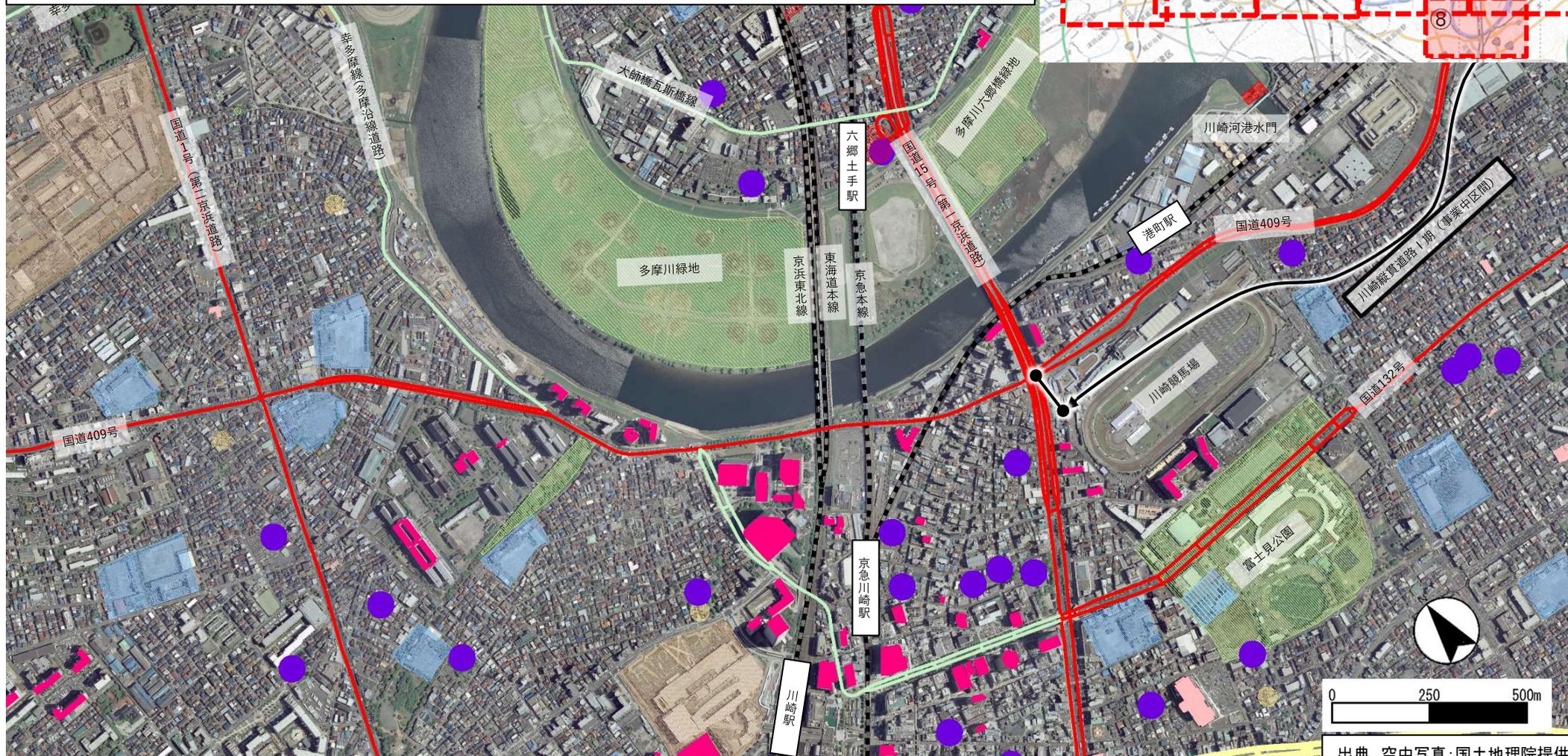
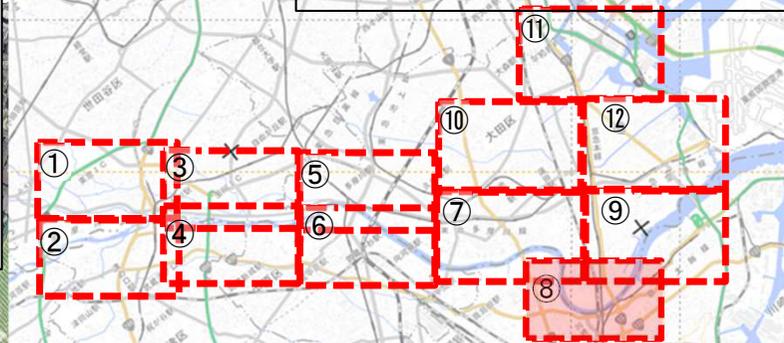
- 国道409号周辺には住宅地が広がっている。また、大規模な民間事業所や、40mを超える建物が点在している。
- 多摩川右岸沿い(川崎市側)には、御幸公園(地区公園)がある。



凡 例		大規模施設		幼稚園		古墳・史跡		都市公園 <small>※都市基幹公園以上</small>		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)

- 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。



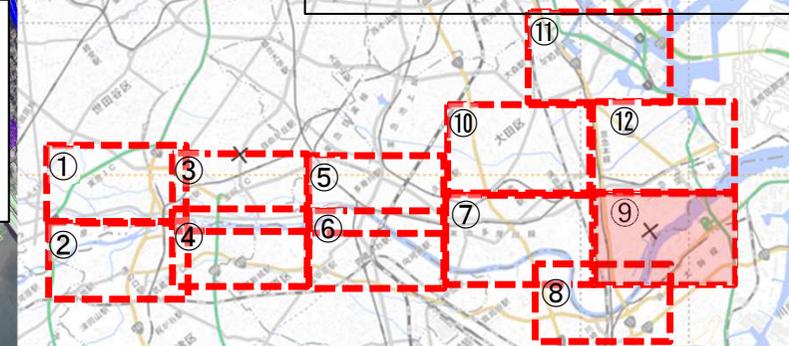
出典 空中写真:国土地理院提供  
 地物など:国土数値情報に追記し図示  
 建物高さ:H19,H21航空レーザー測量成果  
 から算出(国土地理院提供)

凡例	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 <small>※都市基幹公園以上</small>	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

# 周辺状況⑨ /12 大師JCT周辺

第7回協議会資料を再掲

- 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。



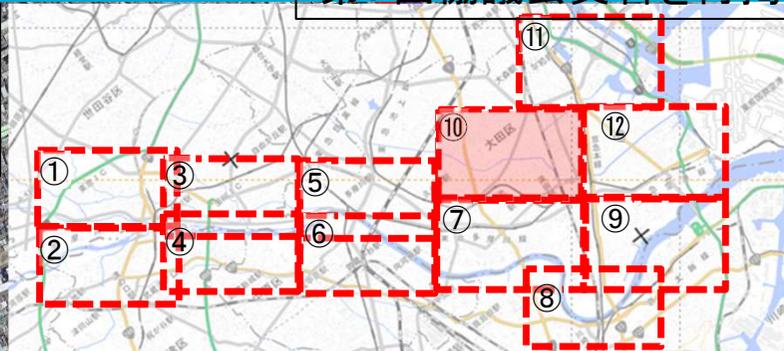
凡 例	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園 <small>※都市基幹公園以上</small>	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

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）

第7回協議会資料を再掲

- 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 <small>※都市基幹公園以上</small>	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)



