

# 道路施設等の計画的な老朽化・防災対策の推進について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

- 1 道路施設等の計画的な老朽化対策事業に必要な財政措置を講ずること。
- 2 道路施設等の防災対策事業に必要な財政措置を講ずること。

## ■ 要請の背景

- 近年、社会問題となっているインフラの総合的な老朽化対策は、急務な課題であり、「川崎市橋梁長寿命化修繕計画」、「川崎市道路維持修繕計画」を策定し、橋りょう・横断歩道橋など道路施設等の点検・修繕を実施するものと計画しておりますが、施設の健全度の確保及びライフサイクルコストの縮減と予算の平準化を図るためには、予防保全の観点から措置を講じる必要があり、計画的な財源確保が不可欠となっております。
- 近年、全国的に大規模な災害が頻発し、防災に対する市民の関心が高まっていることから、引き続き緊急輸送道路の無電柱化など道路施設等の防災・減災対策事業を強化する必要があります。

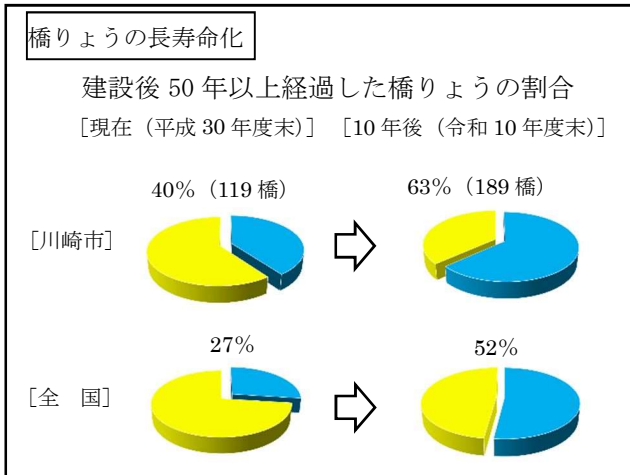
## ■ 費用

- 令和3年度補助事業費 約16億円（国費 約8億円）
  - ・ 道路メンテナンス事業補助 約9億円（国費 約4.5億円）
  - ・ 防災・安全交付金 約7億円（国費 約3.5億円）

## ■ 効果等

- 道路施設等において劣化が進行する前に予防的な対策を実施することにより、大規模修繕や更新を回避し、通行規制等による市民生活への影響の軽減が図られます。
- 道路施設等における防災機能の向上を図ることにより、市民の安全・安心な生活環境を確保します。

# 主な道路施設の維持修繕事業



この要請文の担当課／建設緑政局道路河川整備部道路施設課 TEL 044-200-2818

# 幹線道路の整備推進について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

道路整備、街路整備に必要な財政措置を講ずること。

## ■ 要請の背景

- 全国的には少子高齢化の進行による人口減少社会が到来する中、首都圏の中心部に位置する本市においては、人口の都心回帰や都市再生の取組などにより、人口が引き続き増加し、本市に関連する自動車交通もしばらくの間は微増傾向を示すものと想定しております。
- こうした中、本市の幹線道路網の整備は未だ低い水準にあり、橋梁整備などによる京浜間の連携強化とともに、南北に長い地理的特性もあり、臨海部から丘陵部に向けた市域縦貫方向の交通軸の機能強化が課題となっています。
- また近年、全国的に激甚化・頻発化する災害への対応として、住民の避難路のみならず、緊急車両の通行や支援物資輸送の要である緊急輸送道路の無電柱化を着実に進め、市域の防災力を更に向上させながら、今後も幹線道路の整備を推進する必要があります。

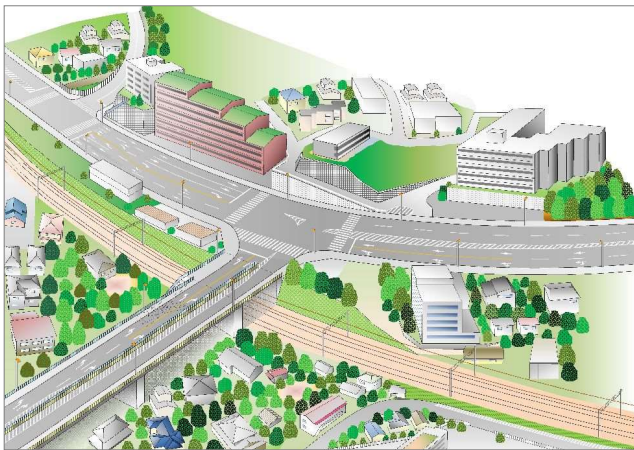
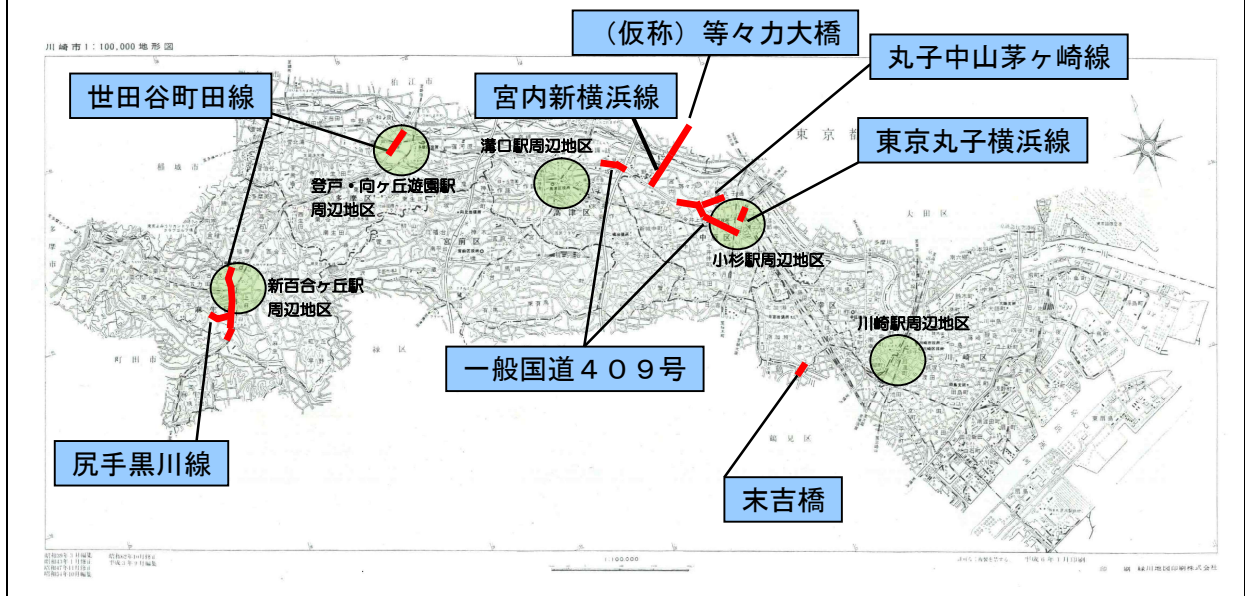
## ■ 費用

- |               |       |            |
|---------------|-------|------------|
| ○ 令和3年度計画事業費  | 約64億円 | (国費 約28億円) |
| ・ 道路・橋梁事業     | 約32億円 | (国費 約14億円) |
| ・ 街路事業        | 約17億円 | (国費 約7億円)  |
| ・ 住宅市街地総合整備事業 | 約15億円 | (国費 約7億円)  |

## ■ 効果等

- 緊急輸送道路の無電柱化による災害に強いまちづくりの推進
- 渋滞等の緩和による自動車交通の円滑化
- 歩道整備による通学児童等の安心・安全な歩行空間の確保

# 川崎市の主な事業中の幹線道路



世田谷町田線 (上麻生工区) (イメージ図)

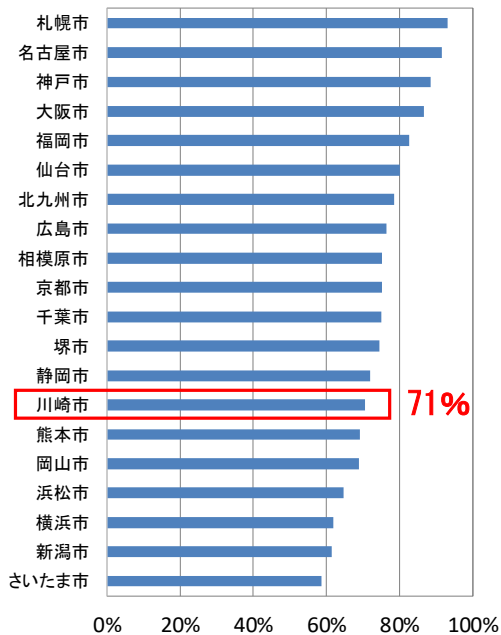


(仮称)等々力大橋 (イメージ図)



東京丸子横浜線 (イメージ図)

図1 20政令指定都市 都市計画道路整備進捗率



○本市における平成29年3月31日現在の都市計画道路の整備進捗率(事業費ベース)は、71%で、**20政令指定都市中14番目**と低くなっている。

都市計画現況調査(国土交通省 平成29年3月31日現在)

# 水素社会の実現に向けた取組の推進について

【総務省・経済産業省・国土交通省・環境省】

## ■ 要請事項

- 1 平成31年3月に改訂された水素・燃料電池戦略ロードマップのアクションプランの着実な推進に向けて、水素の利用拡大に資する財政措置を講ずること。また、省庁間・省庁内における支援制度の連携を強化し柔軟な運用を行うこと。
- 2 水素の製造・貯蔵・消費・運搬等において確保すべき設備や離隔距離の条件等について、国際的な事例等を踏まえて規制改革・規制緩和を行うこと。特に燃料電池フォークリフトにおける充填設備からの離隔距離等の緩和や公道走行に向けた基準の整備、及び建築基準法における水素の貯蔵量の上限緩和について、早期に実現すること。
- 3 水素パイプラインは、水素の効率的かつ安定的な供給に有効であり、パイプラインの新設や延伸を促進するため、パイプラインの道路への埋設や橋梁への添架に関する設置基準等を早期に整備すること。
- 4 再生可能エネルギー由来の水素など環境性の高い水素を活用した事業を推進するため、「グリーン水素」の定義の明確化など水素の環境価値を評価しやすい仕組みや制度を構築すること。また、仕組みや制度の構築にあたっては、誰もが活用しやすい制度とすること。
- 5 実証事業において整備した水素・燃料電池関連設備やインフラ等については、地域での水素利用拡大という観点から、事業終了後も新たな水素関連事業等に活用できるよう弾力的に運用できる制度を整えること。

## ■ 要請の背景

平成31年3月の「水素・燃料電池戦略ロードマップ」改訂によりアクションプランが盛り込まれ、水素社会の実現に向けた取組の着実な推進が一層求められる中、本市におきましては、「水素社会の実現に向けた川崎水素戦略」に基づき、企業等と連携し、国の実証事業の活用等によるリーディングプロジェクトを推進しています。

- 水素の利用拡大にあたっては、水素をより安価で安定的に供給できる体制を構築することが不可欠であることから、水素供給コストの低減等に資する技術開発及び社会実装の推進に向けた、国による財政措置が必要です。また、水素に関する支援制度は、関係分野が多岐にわたることから、省庁間・省庁内の連携を強化し、柔軟に運用することが必要です。
- 水素の製造・貯蔵・消費・運搬等において、法令等の規制が水素の普及の障壁となっていることから、安全面を考慮しつつ積極的な規制改革・規制緩和が必要です。とりわけ産業分野においては、燃料電池フォークリフトなどの導入に対して、高圧ガス保安法等により求められる充填設備からの離隔距離等の確保、公道を走行できないことなどが課題となっていることから、離隔距離等の緩和や公道走行に向けた基準の整備などが必要です。また、市街地への展開にあたっては、建築基準法による水素貯蔵量の上限が制約となっていることから、貯蔵量の上限緩和などが必要です。

- 水素パイプラインは、水素の効率的かつ安定的な供給に有効ですが、パイプラインの新設や延伸において、道路への埋設や橋梁への添架に関する設置基準が存在せず、道路占用許可等を円滑に受けることが困難となっていることから、水素配管に関する設置基準を早期に整備することが必要です。
- 再生可能エネルギー由来の水素など環境性の高い水素を活用した事業の推進には、「グリーン水素」の定義の明確化やCO<sub>2</sub>削減効果等の環境価値を認証し評価する制度など、既存のエネルギーインフラに対して一定程度の競争優位性を持てるよう、コスト以外の価値が評価される仕組みや制度が必要です。また、仕組みや制度構築にあたっては、誰もが活用しやすい制度とすることが必要です。
- 実証事業において整備した水素・燃料電池関連設備や水素パイプラインなどインフラ等については、地域での水素利用拡大という観点から、事業終了後も存続させ、実証事業の成果を新たな水素関連事業等に活用できるよう弾力的に運用できる制度を整えることが必要です。

## ■ 効果等

- 水素需給の拡大と水素を起点とした新たな産業の創出
- 水素の有用性と安全性に関する理解の促進、社会受容性の向上
- 再生可能エネルギーの普及促進、エネルギーの最適利用、防災機能の向上
- エネルギー供給源の多様化、CO<sub>2</sub>の削減、環境負荷の低減

## 「水素社会の実現に向けた川崎水素戦略」に基づく8つのリーディングプロジェクト

<p>① 水素サプライチェーン構築モデル</p>  <p>海外の未利用エネルギー由来の水素をトルエンと反応させて常温常圧の液体にし川崎臨海部に運び、再び水素を取り出して水素混焼発電を行う水素サプライチェーンの実証</p>	<p>② 水素BCPモデル</p>  <p>太陽光発電の電気で製造した水素を貯蔵し、燃料電池により平常時や災害時に施設や避難者に対して電力や温水を供給する自立型エネルギー供給システム「H2one」の実証</p>	<p>③ 鉄道駅におけるCO<sub>2</sub>フリー水素活用モデル</p>  <p>再生可能エネルギーなどを駅に導入する「エコステ」の取組として、JR南武線武蔵溝ノ口駅において鉄道事業者として初めてCO<sub>2</sub>フリー水素を導入し、平常時や災害時に活用</p>	<p>④ 地域循環型水素地産地消モデル</p>  <p>地域で発生する使用済プラスチック由来の水素を、臨海部の国際戦略拠点キングスカイフロントにパイプラインで輸送し、大型燃料電池を活用してエネルギー利用する水素の地産地消モデルの実証</p>
<p>⑤ 燃料電池フォークリフト導入・クリーン水素活用モデル</p>  <p>風力発電の電気で水を電気分解して製造した水素を、新開発の簡易水素充填車を使って京浜臨海部の物流倉庫等に輸送し、燃料電池フォークリフトで利用する実証</p>	<p>⑥ パッケージ型水素ステーションモデル</p>  <p>水素製造装置、水素充填設備、ユーティリティ設備等のパッケージ化により、整備費用縮減と工期短縮を実現するパッケージ型水素ステーションの実証</p>	<p>⑦ CO<sub>2</sub>フリー水素充填・フォークリフト活用モデル</p>  <p>中規模オンサイト型充填基地のモデルとしてのシステム構築を目指し、太陽光発電の電気で水を電気分解して製造した水素を、事業所内で燃料電池フォークリフトに充填し活用</p>	<p>⑧ 燃料電池鉄道車両実用化モデル</p>  <p>水素をエネルギー源とする燃料電池鉄道車両の実用化に向けて、2021年に走行試験を伴う実証試験を実施（走行試験路線：JR鶴見線、JR南武線尻手支線、JR南武線（尻手～武蔵中原））</p>

この要請文の担当課／臨海部国際戦略本部臨海部事業推進部 TEL 044-200-2095

# 我が国の成長戦略の一翼を担う重要な地域である川崎臨海部の交通ネットワーク基盤の整備・充実について

【内閣府・国土交通省】

## ■ 要請事項

- 1 我が国の高度成長を支えてきた川崎臨海部は、既存産業に加え、高度な研究開発機能の集積などが着実に進んでいる成長戦略の一翼を担う重要な地域であり、今後も産業が高度に発展し続ける地域として、それを支える交通機能について幅広く強化を図っていくため、必要な財政措置等を講ずること。
- 2 羽田空港を中心とした成長戦略拠点の形成及びそれを支える羽田連絡道路の着実な整備の推進に向け、引き続き必要な支援を行うこと。
- 3 首都圏の国際競争力の強化を図るため、広域的なネットワークを構築する国道357号の未整備区間について、必要な事業費を確保し、着実な整備を進めること。また、多摩川トンネルをはじめとする整備には膨大な事業費が見込まれることから、事業費の縮減や費用負担の平準化の検討を進めること。
- 4 国際コンテナ戦略港湾である川崎港の機能を最大限に発揮するため、国道357号の東扇島中央交差点付近について、車線増設等の整備を推進すること。

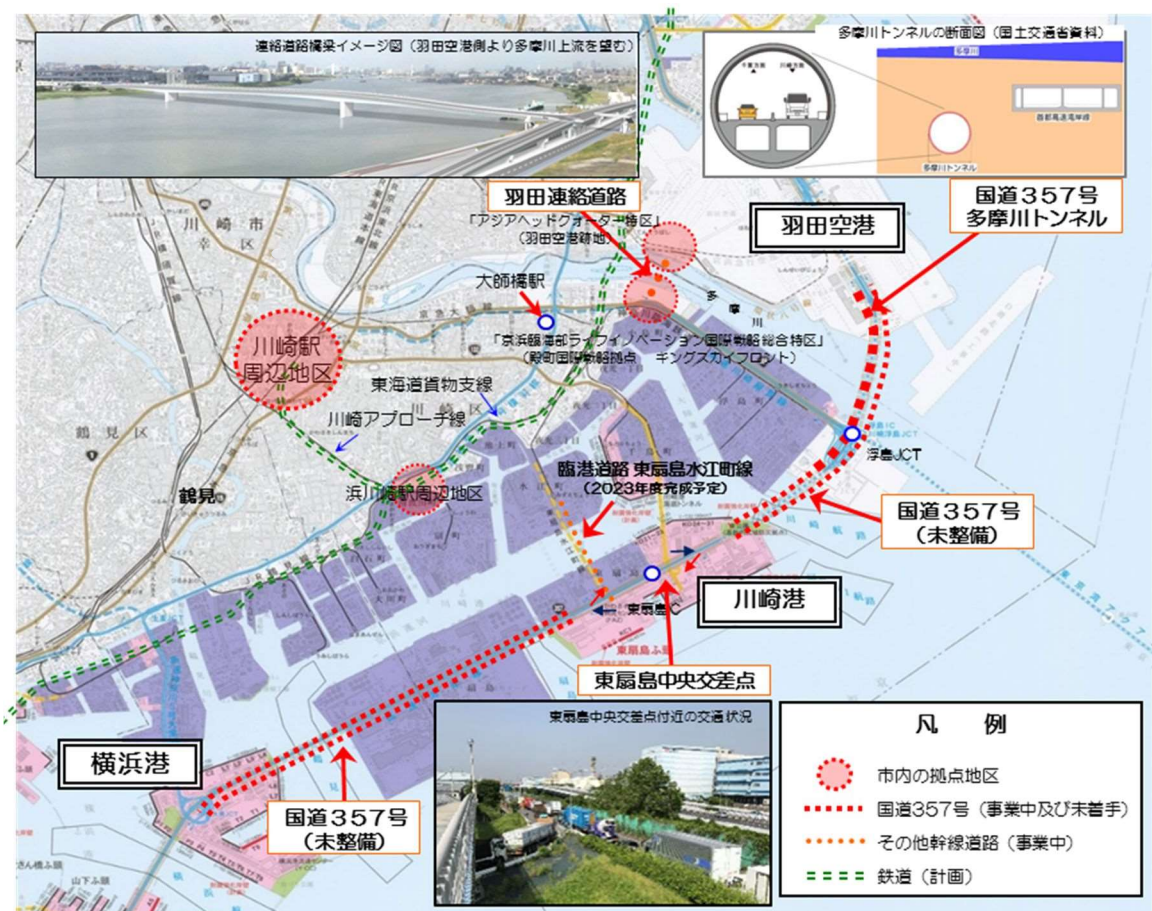
## ■ 要請の背景

- 川崎臨海部は、首都圏における地理的優位性や高度な研究開発機能の集積などを強みとして、既存産業の高度化・高付加価値化や先端産業の集積・創出、物流機能の高度化などにより活力ある地域が形成され、日本経済の発展に大きく貢献しながら持続的な発展を続けています。本市としても川崎臨海部の発展を持続的なものにするための目指す将来像として「臨海部ビジョン」を平成30年3月に策定し、その中で今後取り組むべき方向性として「交通機能の強化」を基本戦略に位置付けました。この戦略に基づき、鉄道やバス等、基幹的な交通軸の整備に向けた取組や大師橋駅（旧産業道路駅）における新たな交通結節点としての広場整備など、幅広く取り組んでいます。
- 川崎臨海部の交通基盤は、臨海部全体の活性化に加え、大規模地震の発生確率の増加や異常気象の頻発・激甚化など、大規模災害時における交通・物流機能の確保の観点からも交通ネットワーク基盤の整備・充実が必要です。
- さらに、羽田空港の24時間国際拠点空港化や東アジアのハブポートを目指す京浜港の連携強化が進む中で、首都圏の国際競争力の強化を図るためには、空港、港湾の連携軸として、広域的な幹線道路ネットワークの整備が求められております。
- このような中、川崎臨海部では、臨港道路東扇島水江町線が事業中です。さらに、国家戦略特区の目標を達成するためのプロジェクトの一環として発足した「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」において、周辺のまちづくりと一体となった戦略的な都市・交通インフラの一つとして、羽田連絡道路と国道357号多摩川トンネルの整備について事業を推進しており、また平成28年度には、都県境を跨いで特定都市再生緊急整備地域の区域が拡大されるなど、機能強化に向けた取組が進んでいます。

- 羽田連絡道路は、平成29年の工事着手以降、令和元年東日本台風など気象の影響を受けているものの、令和3年度の完成を目指し、鋭意、工事を進めております。
- 国道357号は、本市臨海部のアクセス改善や活性化及び大規模災害時における交通・物流機能の確保などの観点から、羽田空港と大黒ふ頭間の未整備区間の整備が必要です。
- 令和元年度には、羽田空港と浮島間の多摩川トンネル整備に係る準備工事が始まり、シールド本線の工事着手に向けた作業が進められておりますが、その整備には膨大な事業費が見込まれることから、引き続き、事業費の縮減や費用負担の平準化の検討等が必要です。
- 国道357号の全線整備等は長期に及ぶ中、東扇島では、コンテナ取扱貨物量の増加や大規模物流施設開設に伴い、更なる交通混雑が見込まれることから、東扇島中央交差点付近において混雑緩和に向けた対策の実施が早急に必要です。

## ■ 効果等

- 成長戦略拠点の形成 ○ 東京湾岸地域との連携強化
- 京浜臨海部や空港周辺的一般道路交通の整序化 ○ 空港・港湾へのアクセス改善
- 沿道環境の改善 ○ 防災機能の向上



この要請文の担当課／建設緑政局広域道路整備室	TEL 044-200-2039
臨海部国際戦略本部拠点整備推進部	TEL 044-200-2547
港湾局港湾経営部整備計画課	TEL 044-200-3061



# 京浜急行大師線連続立体交差事業について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

京浜急行大師線連続立体交差事業については、地下式により施行するため多額の事業費を必要とし、また、今後は次期整備区間の工事着手を予定していることから、計画的な整備推進に対する財政措置を講ずること。

## ■ 要請の背景

- 京浜急行大師線連続立体交差事業は、昭和63年度に国の事業採択を受け、平成5年6月に都市計画決定、平成6年3月に事業認可を得て着手しました。
- 本事業は、円滑な交通流の確保を目的としており、踏切における交通渋滞や事故を解消するとともに、騒音、排気ガス等の自動車公害の低減、分断されている市街地の一体化や防災性の向上が図られることから、着実な事業進捗が期待されています。
- 現在、工事を推進している「小島新田駅～東門前駅間」は、周辺にキングスカイフロントを中心とした世界最高水準の研究開発から新産業を創出するエリア形成が進むなど、一日も早い踏切の除却が望まれていましたが、平成31年3月の地下切替により3箇所の踏切が除却され、踏切を起因とする交通渋滞の解消が図られました。
- 令和2年度は、「小島新田駅～東門前駅間」の大師橋駅（旧産業道路駅）の整備や鉄道施設の撤去を推進するとともに「東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け」の着手を予定しており、継続して工事を推進するためには計画的な事業費の確保が必要です。

## ■ 費用

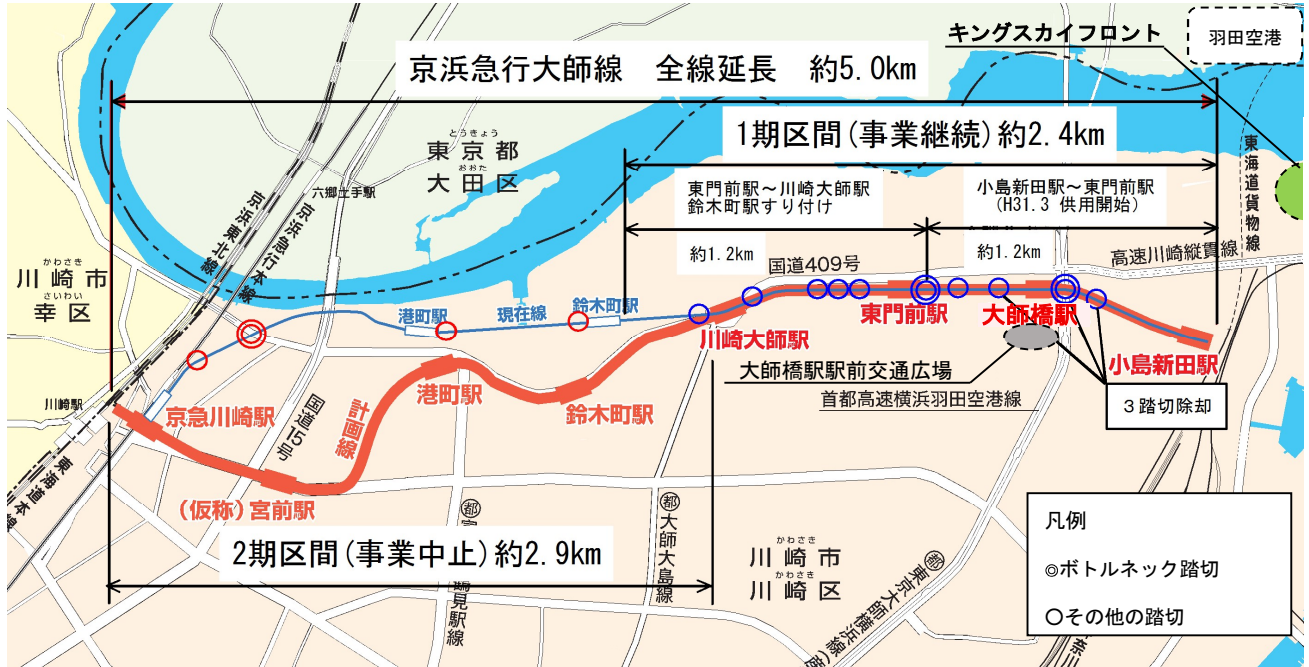
- 事業費：約1,426億円（補助対象事業費：約1,334億円）
- 令和3年度計画事業費 約38.8億円（国費 約18.9億円）

## ■ 効果等

- 10箇所の踏切除去による交通渋滞の緩和、沿線環境の改善
- 地域分断の解消による地域の一体化の推進

# 京浜急行大師線連続立体交差事業の概要

## 1 事業概要



## 2 諸元

- 計画区間 小島新田駅～鈴木町駅
- 計画期間 平成5年度～令和6年度
- 事業の概要 延長 約2.4km  
除却踏切数 10箇所
- 総事業費 約1,426億円  
(国費約675億円、市費約697億円、鉄道事業者負担額約54億円)
- 補助対象事業費 約1,334億円  
(小島新田駅～鈴木町駅については、地下構造に対する補助対象額)

## 3 スケジュール

- 令和2年度 小島新田駅～東門前駅：工事推進  
東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け：工事着手
- 令和3年度 小島新田駅～東門前駅：工事完成  
東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け：工事推進  
都市計画変更(鈴木町駅すり付け決定及び2期区間廃止)
- 令和4年度 東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け：工事推進

# J R南武線連続立体交差事業について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

J R南武線（矢向駅から武蔵小杉駅間）連続立体交差事業及び関連都市基盤について、令和3年度は事業認可を受け事業着手することから、計画的な整備推進に対する財政措置を講ずること。

## ■ 要請の背景

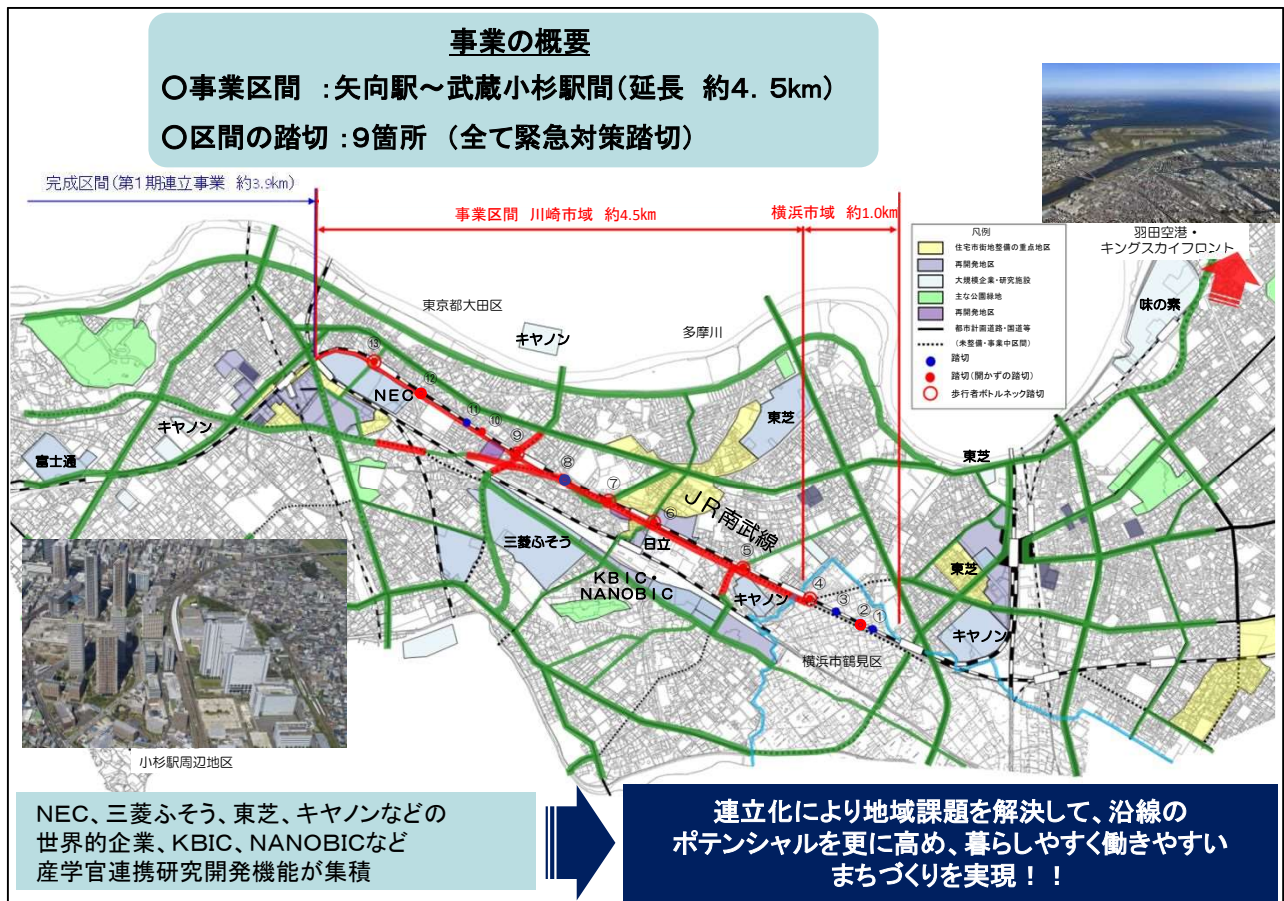
- J R南武線は、川崎駅から立川駅間を結び、首都圏において環状方向の鉄道輸送の一翼を担う鉄道路線であり、本市域を縦断し、市内の各拠点を結ぶ、本市において重要な交通基盤です。
- 沿線の武蔵小杉駅や鹿島田駅周辺では、企業の研究開発機能の集積や大規模な都市型住宅の整備が進んでいますが、一方で、開かずの踏切に起因する国道409号などの渋滞や踏切遮断中の横断といった道路交通に関する課題、また、路線バスの速達性低下・通学児童などの安全性の低下など地域の生活利便性や生活環境に関する課題、さらには、災害発生時の物資輸送を担う緊急輸送道路や広域避難場所への避難路確保など、災害に対する課題が顕在化しております。
- 平成26年度に着手した事業調査において、地質調査、測量、基本設計、沿線まちづくりなどの検討を進め、現在、環境影響評価など令和2年度の都市計画決定に向けた法手続きを進めております。
- 令和3年度は事業認可を受け、用地買収や詳細設計などを進めてまいります。

## ■ 費用

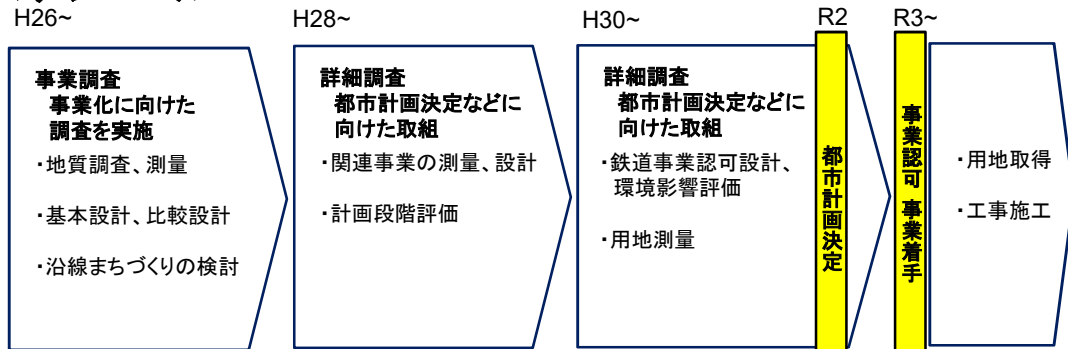
- 総事業費：約1,479億円
- 令和3年度計画事業費 約33.4億円（国費 約16.7億円）

## ■ 効果等

- 踏切除却による交通円滑化
- 公共交通の生活利便性の向上や沿線小学校の通学路踏切の危険性解消
- 緊急輸送道路や広域避難場所への避難路の確保



## ■ スケジュール



この要請文の担当課／建設緑政局道路河川整備部道路整備課 TEL 044-200-3499

# 川崎縦貫道路の整備推進について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

- 1 川崎縦貫道路Ⅰ期事業の整備推進を図ること。
- 2 川崎縦貫道路Ⅱ期計画については、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会における検討について深度化を図り、第6回協議会を速やかに開催するなど、早期に計画の具体化を図ること。
- 3 国道409号の街路整備にかかる事業費を拡充し、整備を推進すること。  
また、大師河原交差点に架かる歩道橋の架け替えを早期に完了するとともに、川崎大師駅周辺の交通円滑化対策の早期実施に取り組むこと。

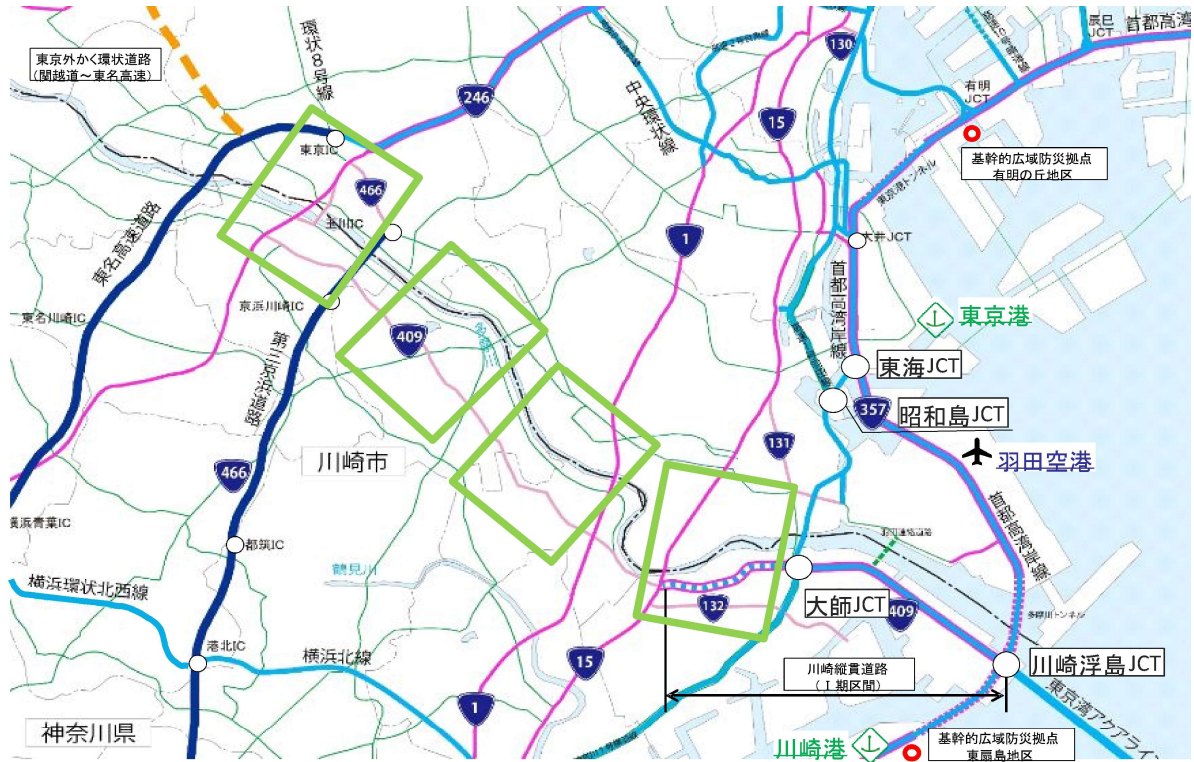
## ■ 要請の背景

- 川崎縦貫道路は東京湾アクアラインから東名高速道路までを結ぶ道路として計画され、Ⅰ期事業（浮島～国道15号間）の整備が進められていましたが、現在、大師ジャンクション以西の整備が先送りされており、その再開のためには、その先のⅡ期計画について、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）との一本化を含めた幅広い検討を進め、早期に計画を具体化することが必要です。
- 本市も参画する「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」の第5回協議会において、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べきとの意見を確認しています。
- 一方、Ⅰ期事業の工事再開までの当面の措置として、一般部である国道409号の街路整備が先行して進められていますが、予算の減少とともに工事が長期化し、地元経済団体や住民組織などから早期完成を強く求められています。
- 大師河原交差点周辺では、平成31年3月の京急大師線の地下化により踏切が除却され、今後、大師橋駅（旧産業道路駅）の駅舎や駅前広場の整備が進むことから、駅へのアクセス経路となる大師河原交差点の歩道橋について、バリアフリー化を含めた早期の架け替えが必要です。
- また、交差点周辺においては、国道409号の渋滞が常態化しており、歩道橋の架け替えに併せて交差点改良等の渋滞対策が必要です。
- 川崎大師駅周辺では、変則的な鉄道との交差形状による国道409号の下り車線数の減少やボトルネック踏切などにより、円滑な交通が妨げられており、抜本的には鉄道の地下化が予定されているものの、踏切除却までには時間を要することから、暫定的な対応により早期に改善を図る必要があります。

## ■ 効果等

- 都市機能強化、交通混雑解消、災害時の輸送路、沿道環境改善
- 二酸化炭素、窒素酸化物等の削減

○東京外かく環状道路計画検討協議会 概略ルート図



※ 東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会資料を一部修正

○国道409号の街路整備の状況

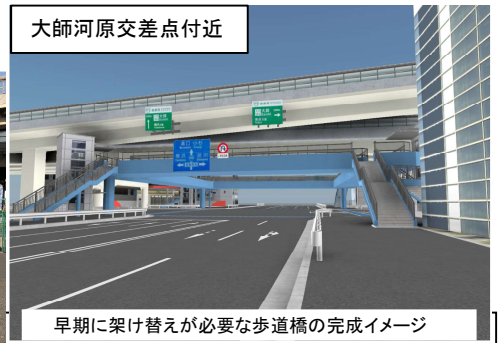


川崎大師駅付近

変則的な鉄道との交差形状により円滑な交通が阻害

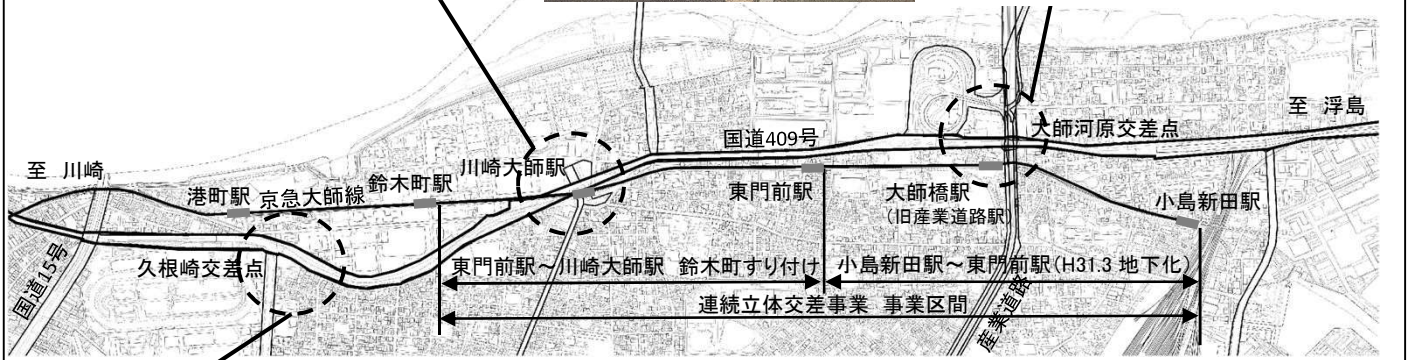


歩道橋現況写真



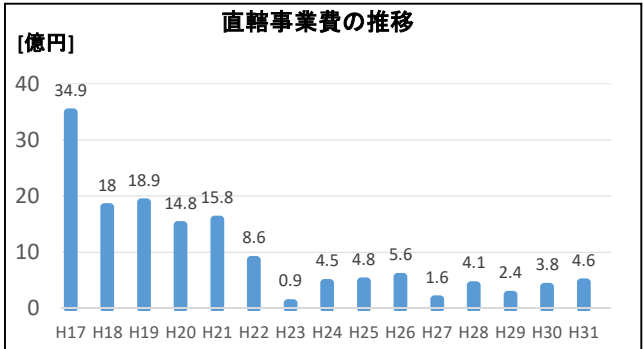
大師河原交差点付近

早期に架け替えが必要な歩道橋の完成イメージ



久根崎交差点付近

事業費の減少により暫定的な車線運用が長期化



この要請文の担当課/建設緑政局広域道路整備室

TEL 044-200-2039

# 首都高速道路等の料金施策に係る措置について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

- 1 「首都圏の新たな高速道路料金」について、その効果や影響を引き続き検証するとともに、激変緩和措置の長期継続や利用者の利便性向上策について検討すること。
- 2 横浜環状北西線開通に伴う交通状況や影響について十分に調査・分析を行うこと。
- 3 「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」の取組については、実施時期の延期を踏まえ、引き続き、地域一般道の交通状況や経済活動などへの影響を十分に考慮し、実施すること。

## ■ 要請の背景

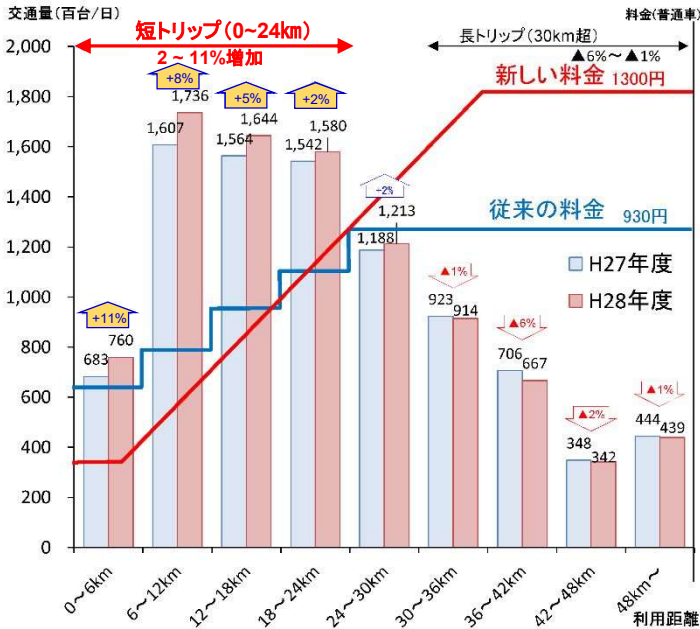
- 平成 28 年 4 月に導入された「首都圏の新たな高速道路料金」については、平成 29 年 11 月に国が公表した「首都圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況等について」の中で、都心通過から外側の環状道路への交通転換や、首都高速の短距離利用の増加による一般道の交通が円滑化されるなど、ネットワーク整備と相まって、高速道路がより賢く使われる効果が示されております。
- 一方で、首都高速道路は上限料金が引き上げられ、第三京浜道路等についても負担増となっており、更には首都高速道路で設けられている一部車種に対する激変緩和措置も令和 2 年度が最終年度となることから、物流事業者等への影響や一般道への交通転換が懸念されます。
- こうしたことから、「首都圏の新たな高速道路料金」導入後の効果や影響を引き続き検証するとともに、物流の効率化等の観点や利用者の急激な負担増による影響を考慮し、激変緩和措置の長期継続や渋滞対策、利用者の利便性向上策について検討が必要です。
- 横浜環状北西線の開通後の料金調整の実施により、市内一般交通も含め、流れが変化することから、開通後の交通状況や沿道環境への影響について十分に調査・分析を行うことが必要です。
- 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の延期に伴い、「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」の取組についても延期され、その影響が懸念されます。今後も、地域一般道の交通状況や経済活動などへの影響を十分に考慮するとともに、適切な対応並びに情報共有が必要です。

## ■ 効果等

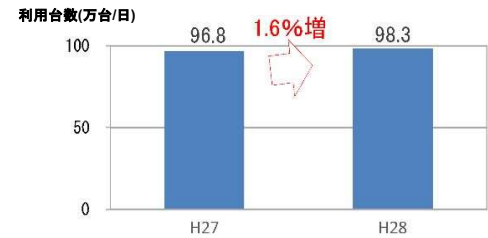
- 交通の分散化による移動・輸送時間の短縮
- 高速道路の有効活用による一般道の渋滞緩和
- 平均旅行速度の向上に伴う二酸化炭素、窒素酸化物等の削減、沿道環境改善

○首都高速について、短距離利用の増加により、首都高全体の利用台数が増加  
 ○首都高速の交通量が増加する一方、並行する一般道の交通量が減少し、渋滞緩和に貢献

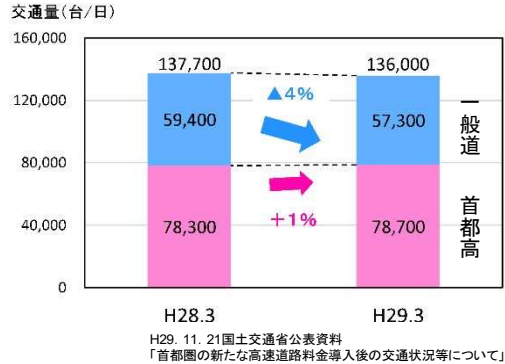
○首都高速全体の利用距離別交通量の変化



○首都高速全体の利用台数



○首都高3号線と一般道(国道246号)の交通量



○首都高速や第三京浜などについては、激変緩和措置が終了した場合、更なる負担増となるため、物流への影響等が懸念される

