

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3回）の開催結果概要

平成29年12月22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した。

1. 周辺自治体の意見聴取結果について

○事務局より、世田谷区、大田区の意見聴取結果について報告がなされた。

2. 概略ルート等の比較について（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との意見が出された。

○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ことを確認した。

○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との意見が出された。

3. その他

○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との意見が出された。

○具体的なルートや連結地等については、今後、周辺自治体に参加してもらいながら検討していく必要があるとの意見が出された。

以上

東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）に関する 意見聴取結果（世田谷区）

日 時：平成29年9月8日（金）

場 所：世田谷区役所

世田谷区：世田谷区長、副区長 他

協議会：国土交通省、東京都

世田谷区意見（要旨）

- 東京外かく環状道路は、関越～東名間の整備が進められているが、東名高速で止まることなく、東名以南の整備を速やかに進める必要がある。
- 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）に影響を受ける地元自治体として、構想の早い段階から、区も協議の場等に参加し、今後も意見していく。そのため、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。
- 東名ジャンクションから湾岸方面へ向かう場合、区内には二子玉川エリアや国分寺崖線、等々力溪谷など、商業拠点や良好な市街地、みどり豊かな環境空間などがある。ルートを検討にあたっては、工事の安全性も含め、地形的な要素や環境資源等に十分配慮してもらいたい。
- 第三京浜との接続地について、区内の貴重な緑の景観などに配慮し、慎重な検討が必要であることから、十分に協議してもらいたい。
- 現在事業中の関越～東名間の整備による既存道路への交通影響を最小限にするために、渋滞対策を実施するとともに、湾岸道路までの計画の具体化を進めてもらいたい。その際、交通影響の早期低減を図るため、時間・予算等を考慮して東名高速から第三京浜までの区間の早期整備は選択肢の一つであると考えている。ただし、段階的に整備する場合には、第三京浜まで整備した際の既存道路への交通影響を明示したうえで、その対策を実施してもらいたい。

以 上

東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）に関する 意見聴取結果（大田区）

日 時：平成29年9月11日（月）

場 所：大田区役所

大田区：大田区長、副区長 他

協議会：国土交通省、東京都

大田区意見（要旨）

- 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備に向けた考え方やスケジュール、今後の計画策定の進め方を早期に提示してもらいたい。
- 大田区は羽田空港を有する自治体である。羽田空港へのアクセス向上が実現するよう、湾岸道路までの全体計画を具体化することが重要と考える。
- ルート、インターチェンジ、接続先等の検討に係わる基本的な計画の決定に向けて、構想の早い段階から区も協議に係わることが出来るような進め方を検討していただきたい。また、決定にあたっては、周辺環境や交通渋滞など地元への影響について、比較検討を行い、メリット・デメリットを明らかにしてもらいたい。
- インターチェンジについては、区民の高速道路へのアクセスに時間を要する地域の解消が図られるよう検討してもらいたい。また、検討にあたっては、区内における道路整備の計画などにも配慮してもらいたい。

以 上

概略ルート等の比較について(案)

概略ルートに関する論点

- 起終点 : 湾岸道路側での接続を東京側とするか、川崎側とするか
- 第三京浜との接続 : 第三京浜との接続を東京側とするか、川崎側とするか
- 中間IC : 中間ICの設置の有無。設置する場合は東京側とするか、川崎側とするか



起終点(湾岸道路との接続位置)

概要図



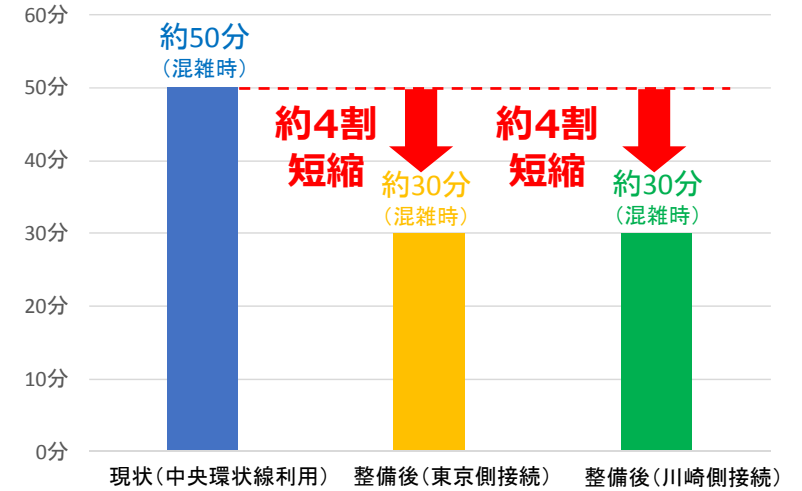
比較案		案1	案2	
湾岸道路への接続位置		東京側で湾岸道路に接続	川崎側で湾岸道路に接続	
交通円滑化		湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセスは、その多くが首都高速経由。これらの交通が転換し、都心部の渋滞緩和が期待される。		
広域的な視点	空港アクセスの向上	調布IC⇄羽田空港の所要時間*	中央環状線経由と比較して約4割(国内線)/約5割(国際線)の短縮	
	港湾アクセスの向上	東京港	東京港⇄大泉JCTの所要時間*	中央環状線経由と比較して約7割の短縮
		川崎港	川崎港⇄大泉JCTの所要時間*	中央環状線経由と比較して約6割の短縮
	災害時の迅速な対応	災害時のリダンダンシーが確保される。		
	観光振興	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	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)		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		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の一本化が図れる。	

※: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

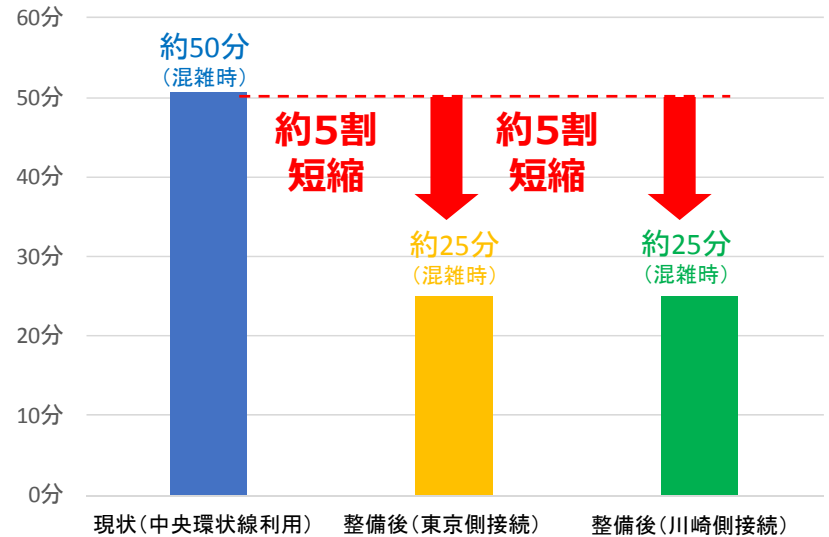
【参考】空港アクセスの向上(羽田空港)



(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)



出典: H27道路交通センサス混雑時旅行速度より算出

※国内線: 空港中央IC、国際線: 羽田IC・空港西ICと設定

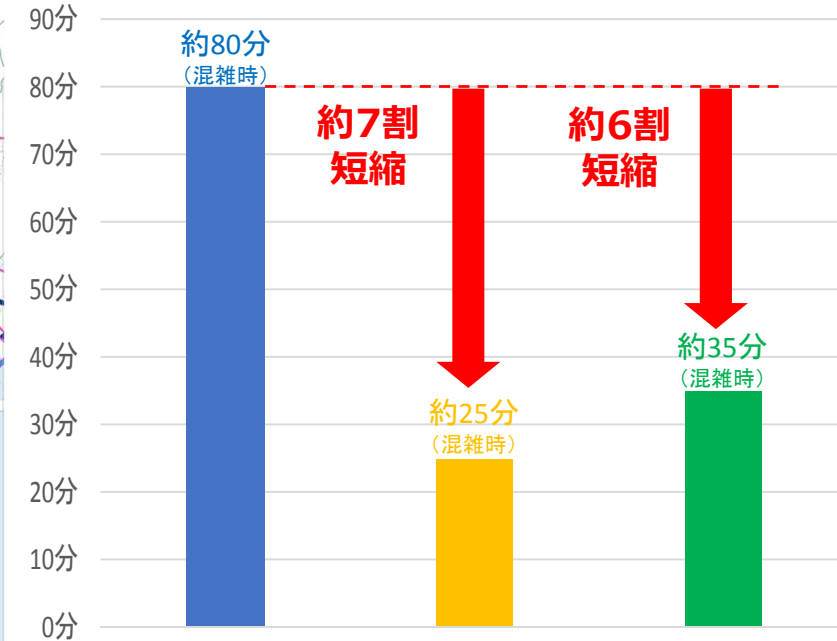
※外環道(関越~東名、東名~湾岸)は80km/hと設定

※所要時間は混雑時旅行速度により算出した調布ICから空港中央IC・羽田IC・空港西ICまでの所要時間と空港中央IC・羽田IC・空港西ICから調布ICまでの所要時間を平均した時間

【参考】港湾アクセスの向上(東京港)



(大井南IC⇔大泉JCTの所要時間)



現状(中央環状線利用) 整備後(東京側接続) 整備後(川崎側接続)

出典: H27道路交通センサス混雑時旅行速度より算出

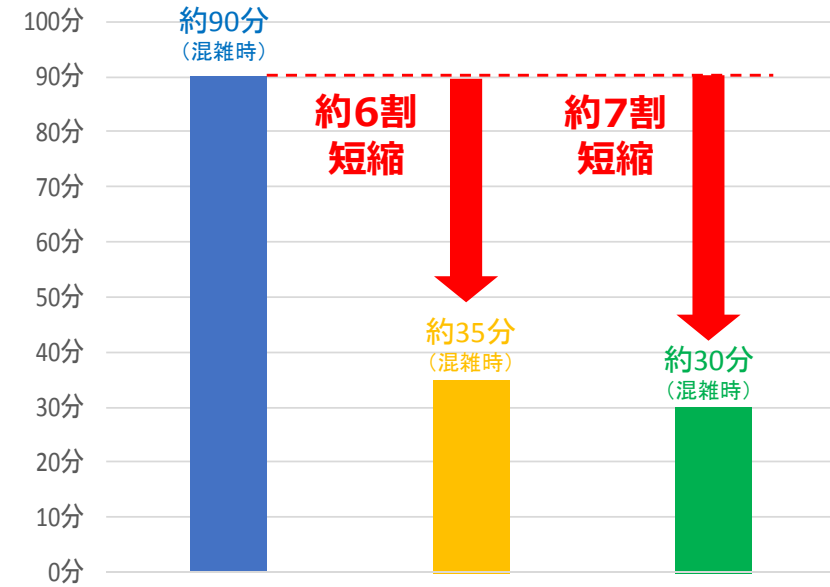
※外環道(関越~東名、東名~湾岸)は80km/hと設定

※所要時間は混雑時旅行速度により算出した大井南ICから大泉JCTまでの所要時間と大泉JCTから大井南ICまでの所要時間を平均した時間

【参考】港湾アクセスの向上(川崎港)



(東扇島IC⇔大泉JCTの所要時間)

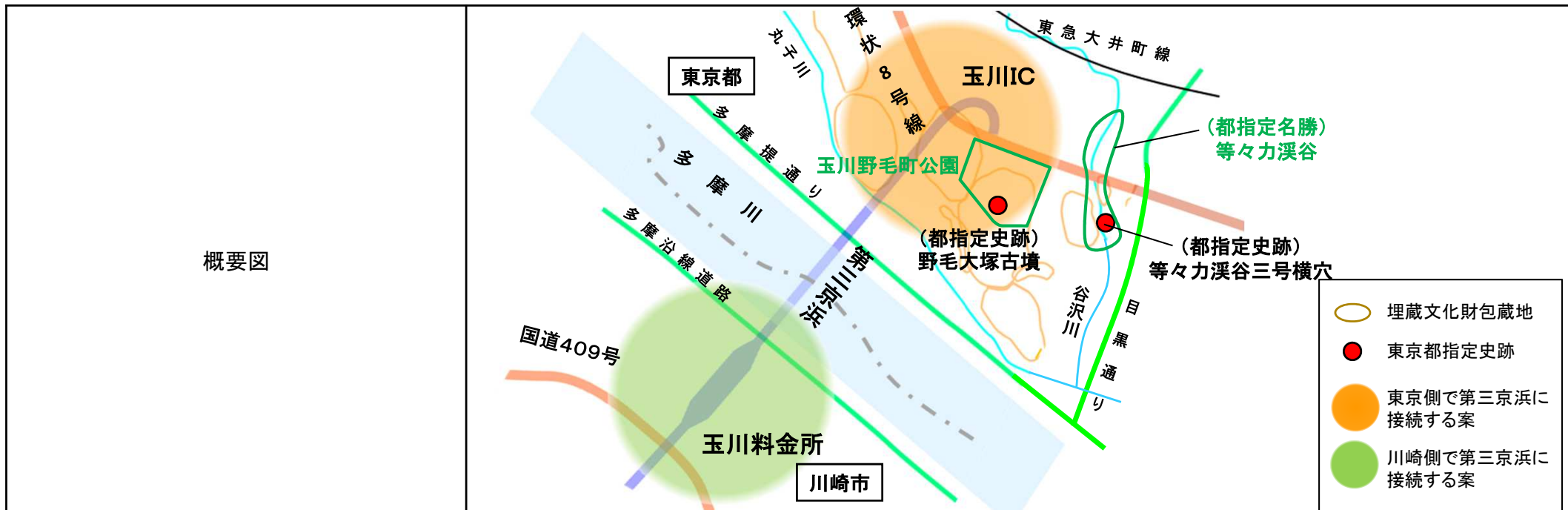


現状(中央環状線利用) 整備後(東京側接続) 整備後(川崎側接続)

出典: H27道路交通センサス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

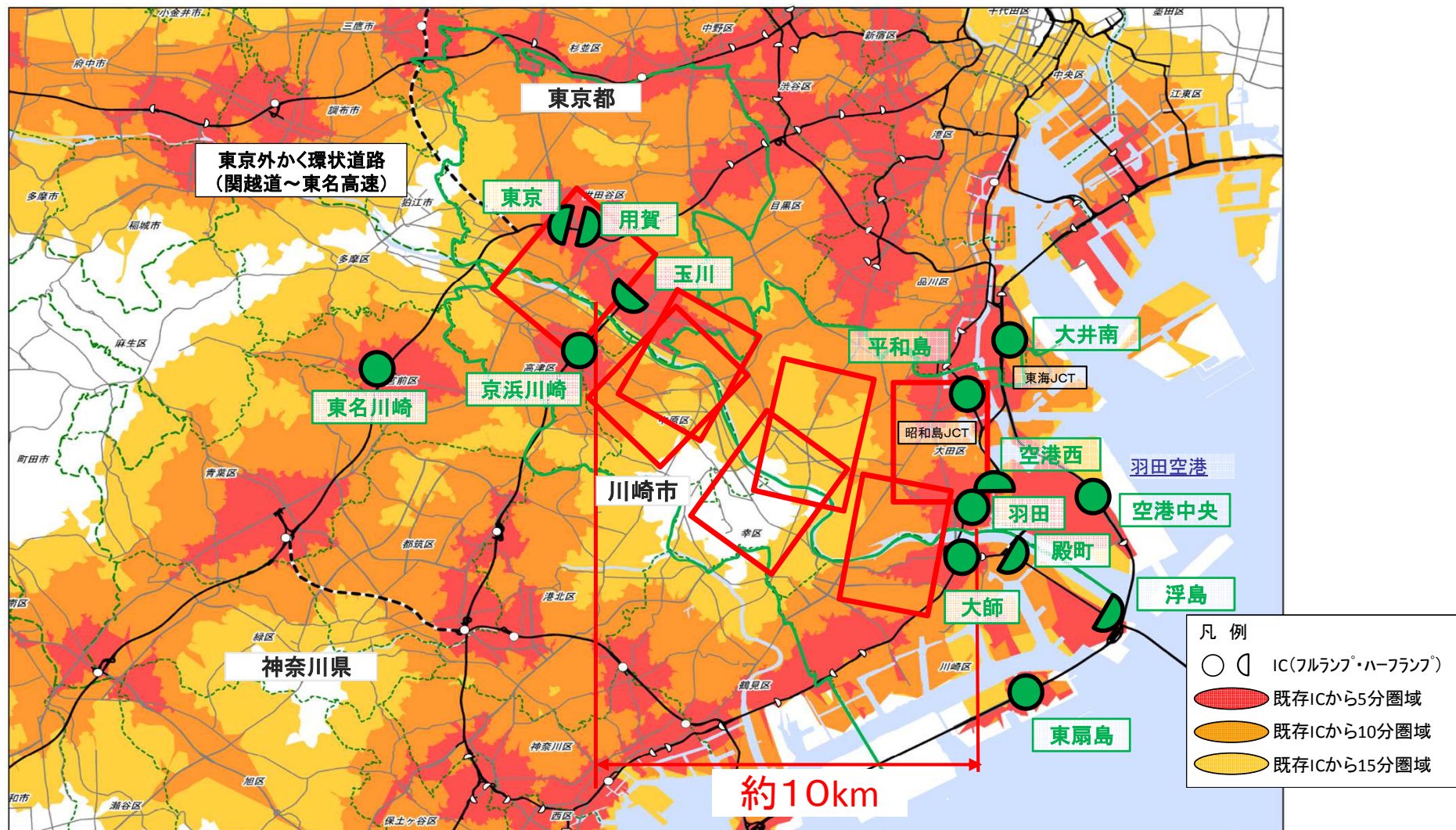
※所要時間は混雑時旅行速度により算出した東扇島ICから大泉JCTまでの所要時間と大泉JCTから東扇島ICまでの所要時間を平均した時間



比較案		案1 東京側で第三京浜に接続	案2 川崎側で第三京浜に接続
第三京浜との接続位置		第三京浜玉川IC付近	第三京浜玉川料金所付近
交通	周辺の高速道路との接続	第三京浜が外環道、東名高速等と接続され、広域ネットワークを形成	
	既存道路への影響	<ul style="list-style-type: none"> 第三京浜が高速道路ネットワークに接続されることから、周辺の一般道路の渋滞緩和が期待される。 既存の玉川IC部で外環道と接続することから工事中の切り回し等の影響が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 第三京浜が高速道路ネットワークに接続されることから、周辺の一般道路の渋滞緩和が期待される。 国道409号に接続する場合、川崎縦貫道路計画との一本化が更に図られる。
事業性	用地取得等	<ul style="list-style-type: none"> 周辺に野毛大塚古墳(都指定史跡)や埋蔵文化財包蔵地が点在している。 支障物件数が数百件程度と多い。 公務員宿舎跡地(公園予定地)の活用が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 玉川料金所及び民間事業所がある。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 周辺に等々力溪谷(都指定名勝)等もある。 都市公園が不足しているエリアであり、周辺では玉川野毛町公園の整備がなされている。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業所の1つである物流施設はH27年度に完成し、H30年度には拡張を予定。

- 第三京浜～湾岸道路の間隔は、約10km。
- インターチェンジの設置間隔は、社会的、経済的効果などを考慮し、大都市周辺では5km～10km程度であることから、第三京浜～湾岸道路間についてインターチェンジの設置が考えられる。
- なお、東京区部南西部や川崎市域には、高速道路へのアクセスに関し、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。

■概略ルートと周辺の既存ICからのアクセス圏域



※既存路線及び事業中路線(外環(関越～東名)、横浜環状北線・北西線)のICからの時間圏域を算出
 ※H27.4～9(平日)民間プローブデータから算定。民間プローブデータのない路線は、10km/hと想定

<p>中間IC 想定位置</p>																										
<p>中間IC</p>	<p>案1 大田区付近</p>	<p>案2 川崎市付近</p>																								
<p>道路交通への影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・IC利用交通量はいずれも2～3万台であり、大きな差はない。 ・外環本線の交通量は、ICを設置しない場合に比べ増加。案1と案2での大きな差はない。 ・ICを設置しない場合に比べて、周辺一般道の交通量は減少。 																									
<p>高速道路アクセス不便地域の解消</p>	<p>・周辺地域の高速道路アクセスが向上する。</p> <table border="1" data-bbox="313 1045 1131 1244"> <thead> <tr> <th></th> <th>10分圏域</th> <th>15分圏域</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大田区</td> <td>約4割増</td> <td>(変化なし)</td> </tr> <tr> <td>川崎市</td> <td>約2割増</td> <td>約1割増</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>約3割増</td> <td>約1割増</td> </tr> </tbody> </table>		10分圏域	15分圏域	大田区	約4割増	(変化なし)	川崎市	約2割増	約1割増	計	約3割増	約1割増	<p>・周辺地域の高速道路アクセスが向上する。</p> <table border="1" data-bbox="1254 1045 2072 1244"> <thead> <tr> <th></th> <th>10分圏域</th> <th>15分圏域</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大田区</td> <td>約3割増</td> <td>(変化なし)</td> </tr> <tr> <td>川崎市</td> <td>約3割増</td> <td>約2割増</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>約3割増</td> <td>約1割増</td> </tr> </tbody> </table>		10分圏域	15分圏域	大田区	約3割増	(変化なし)	川崎市	約3割増	約2割増	計	約3割増	約1割増
	10分圏域	15分圏域																								
大田区	約4割増	(変化なし)																								
川崎市	約2割増	約1割増																								
計	約3割増	約1割増																								
	10分圏域	15分圏域																								
大田区	約3割増	(変化なし)																								
川崎市	約3割増	約2割増																								
計	約3割増	約1割増																								
<p>事業性 (用地取得等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国道1号や環状8号線等の幹線道路沿いに公有地や大規模な民間事業所用地がないことから、支障物件数が多くなる可能性がある。 ・埋蔵文化財包蔵地、史跡が点在している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道1号や国道409号等の幹線道路沿いに大規模な公有地や民間事業所用地がある。 ・これらを活用する場合、支障物件数は案1に比べて少ない。 ・埋蔵文化財包蔵地、史跡は案1に比べて少ない。 																								

※IC利用交通量、IC圏域人口については、第三京浜～湾岸道路間の概ね中間付近にICを東京側又は川崎側に設置したものと仮定し、算出。
 ※圏域人口は、H27国勢調査を基に、人口メッシュの中心点が圏域内に含まれる場合、当該メッシュ内の人口を計上し算出。なお、川崎市は、東名高速～湾岸道路間の沿線区である川崎区、幸区、中原区、高津区が対象。
 既存路線及び事業中路線(外環(関越～東名)、横浜環状北線・北西線)のICからの時間圏域を算出。
 ※H27.4～9(平日)民間プローブデータから算定、民間プローブデータの無い路線は10km/hと想定。