

2. 外環整備に伴う課題と対応の方針

「検討すべき課題」は、地域課題検討会やこれまでオープンハウスなどで頂いた地域のみなさまのご意見を、交通、環境、まちづくりなどの項目に分類整理したものです。

「対応の方針」は、これらに対し、今後の進め方を含め国と都の考え方を示したものです。

1. 交通

(1) 地区交通

① 生活道路の交通量が増え、住宅街での渋滞や住環境の悪化への懸念

○これまでに頂いた意見

- 地域の道路網が未整備の状況では、生活道路の交通量が増大し、静かな住宅街の住環境の悪化が懸念される。都市計画道路などの幹線道路による段階構成を整備して、成城地域の閑静な住宅街の環境を維持してほしい。
- 大蔵5丁目を抜けて多摩堤通りに抜ける道は地元住民に通勤などで日常的に使われており、地区外からの通過交通も多いので、代替の道路を確保すると同時に、周辺の道路の処理を検討してほしい。

(国)

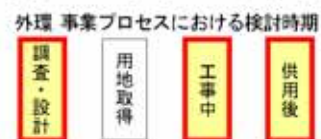
➤ 外環が整備されると、都心に用のない車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。その結果、都心部の交通量が減少し、走行速度が上がり、スムーズな交通の流れとなることが期待されます。外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了した時点では、環状8号線の交通量が減少することなどにより、生活道路を走行していた通り抜け自動車が幹線道路を走行するなど交通の転換が促され、生活道路に入り込んでいた通過交通が減少し生活道路の安全性が向上する等の効果があると見込んでいます。

➤ しかしながら、東名東京インターチェンジ周辺の生活道路においては、通過交通が進入する可能性があり、ランプや標識の設置などの対策については、事業の進捗に合わせ、地域のみなさまの意見を聴きながら世田谷区等関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます。

外環 事業プロセスにおける検討時期



- また、生活道路への進入に対する通過交通対策等として、生活道路における、速度抑制や自転車・歩行空間の確保のためのハンプ・狭さく等の設置や歩行空間のバリアフリー化などの整備が必要となった場合には総合的な対策を実施できる「くらしのみちゾーン」等の事業制度の情報提供など、世田谷区と連携し適切な役割分担のもと、通過交通の流入制限等の措置について検討を進めていきます。



※「くらしのみちゾーン」事業制度：

外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区等において一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とするなど交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る取り組みに対し、その計画策定費や事業費の一部について補助する制度。

参考:くらしのみちゾーンの概要

身近な道路から通過交通を排除し、「くらしのみちゾーン」を実現します。
「くらしのみちゾーン」に取り組む地区には計画策定費や事業費の補助を重点的に配分します。



安全な交通環境

身近な道路から通過交通を排除し、「クルマ」中心から「ひと」中心へ

① 一方通行

交通の円滑化が目的ですが、扶輪員の道路で通行方向を限定することにより、歩道等のスペースを確保できます。



② 速度規制

ゾーンの入口・出口に標識を設置し、ゾーン内での車の最高速度規制を行うとともに、ゾーン境界を明示します。



③ クランク

車の通行部分をジグザグにしたリ蛇行させたりして、ドライバーに左右のハンドル操作を強いることで車のスピードを抑えます。



④ ハンプ

道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことを狙います。



⑤ 歩行空間のバリアフリー化

広い歩行空間や平坦性を確保するなど、歩行空間のバリアフリー化を進めます。



美しい景観と環境への配慮

① ゆとりや美しい街並みを創出

植栽やベンチを設置し、立ち話やひとやすみができるような憩いの場を創出します。また、地上にはりめぐらされた電線類を道路の下に収め、美しい街並みを形成します。さらには、道路管理者による植樹や住民の協力などにより、沿道の緑化を図り、美しい街並みを形成します。



無電柱化・緑化等

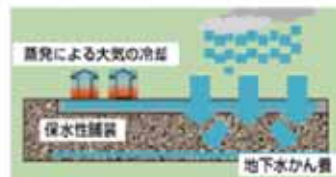


たまりスペース

② 保水性舗装によりヒートアイランド現象を緩和

ヒートアイランド現象の緩和に向けて、道路の表面温度が上がるのを抑えるためには保水性舗装が有効です。これは、雨の日などに吸収した水分を晴れた日に蒸発させ、気化熱を奪うことにより、道路の表面温度を低下させるものです。

このように、ヒートアイランド対策として保水性舗装を推進し、快適な生活空間を形成します。



資料:国土交通省道路局ホームページ

参考:歩行者交通安全対策の事例

○品川・旗の台地区

最大積載量3t以上の貨物自動車等通行止め規制を併用したゾーン規制、交通信号機の改良、ハンプの設置等により、交通量の減少、走行速度の低下、振動・騒音の減少の効果が見られました。



旗の台地区の概要



ハンプの設置状況

資料:国土交通省道路局ホームページ

○大阪・豊新地区

コミュニティゾーンの形成により、交通事故が年間60件から23件へと減少しました。



手前から奥に向けての通過交通に対し、手前に向かう方向で一方通行規制を適用するとともに、コミュニティ道路としても整備



2車線道路を一方通行とし、コミュニティ道路として整備

資料:国土交通省道路局ホームページ

○三鷹・上連雀地区

地区内の流入交通量約47%の減少、ハンプ設置による自動車走行速度の減少、交通事故数が年間31件から14件へと減少(ハンプの設置、歩道の拡幅・整備、センターラインの除去を行った道路の事故件数)といった効果が見られました。



上連雀地区の概要



ハンプの設置



カラー舗装(狭く見せる工夫)



ボード(狭さく)の設置

走行速度の変化

速度区分	午前(7~9時)		午後(15~17時)	
	対策前	対策後	対策前	対策後
最高速度	62	46	54	41
平均速度	38	28	39	29
85N-センタ値	43	30	43	30

交通事故数の変化(1996年は事業実施中)

事故種別	事前			事後			前後比較
	1994	1995	平均	1997	1998	平均	
死亡	0	0	0	0	0	0	0
重傷	0	4	2	1	0	0.5	-1.5
軽傷	21	37	29	13	14	13.5	-15.5
合計	21	41	31	14	14	14	-17.0

資料:国土交通省道路局ホームページ

(2) 幹線交通

① 環状8号線や、東名東京インターチェンジ周辺をはじめとした周辺交通の混雑についての懸念

○これまでに頂いた意見

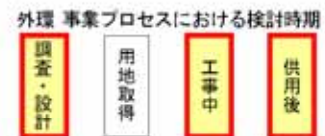
- 外環を整備しても、東名東京インターチェンジ出口の道路整備による自動車動線を確保しなければ、根本的な渋滞は解消しないのではないかという懸念がある。

(国)

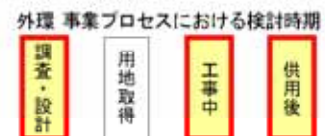
- 外環が整備されると、都心に用のない車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。その結果、都心部の交通量が減少し、走行速度が上がり、スムーズな交通の流れとなることが期待されます。外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了した時点では、環状8号線の交通量が減少するなど、周辺の道路整備を合わせておこなうことにより、東名東京インターチェンジ周辺については、円滑な交通流動の実現が図られると見込んでいます。

(P21「参考:東名ジャンクション周辺地域における主要道路の交通量の変化」参照)

- しかしながら、東名東京インターチェンジ周辺における渋滞等の交通環境への影響については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力の下、現地の状況の把握、インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向などを踏まえ、交差点改良や右左折レーンの設置などの具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。



- また、「区部における都市計画道路の整備方針」において、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、東京都及び特別区により概ね10年間で優先的に整備すべき路線に位置づけられている都市計画道路補助 216 号及び補助 217 号など、整備予定である都市計画道路については、早期整備に向けた補助制度の活用など必要な支援について協力していきます。



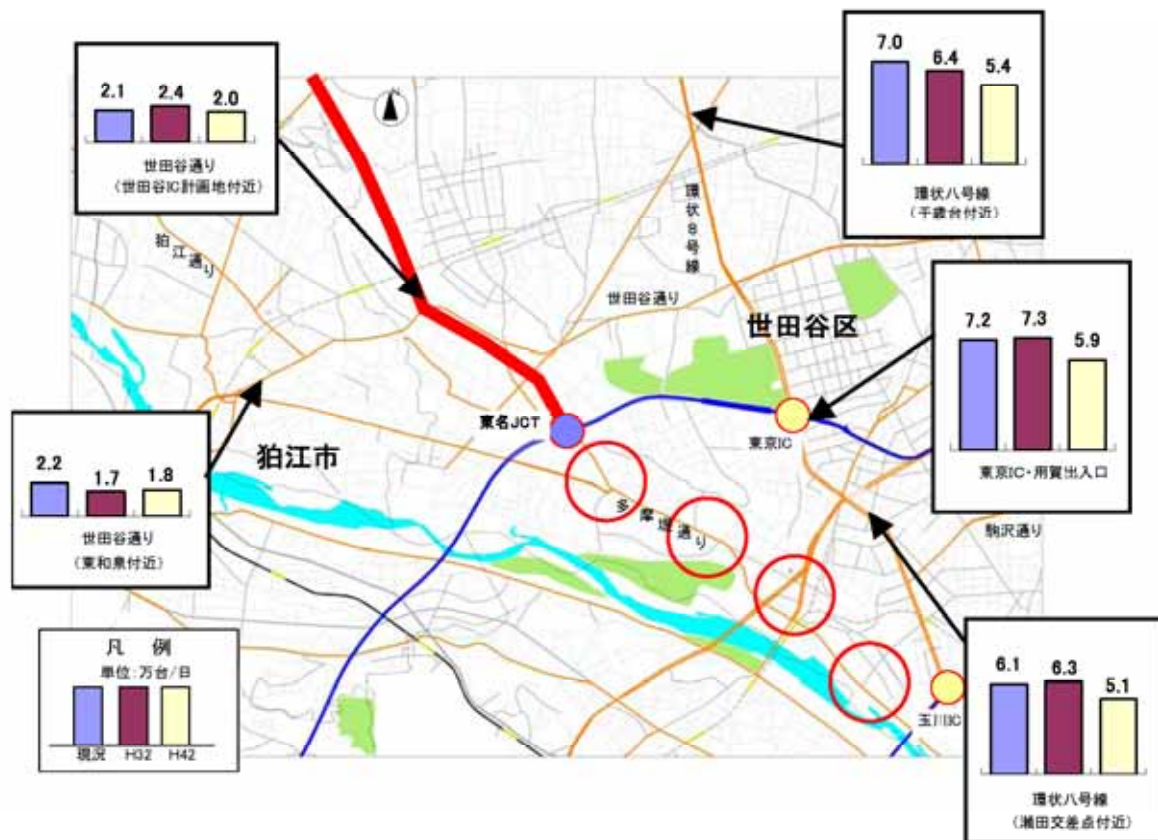
(都)

- 外環の高速道路としての機能を最大限に発揮することに加え、周辺生活道路への通過交通の流入を極力抑えるためには、外環の完成を見据え、都市計画道路ネットワークを計画的に整備していく必要があります。
- 東京都では、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、概ね10年間で優先的に整備すべき路線を選定し、事業化計画を策定しています。

第1節 東名ジャンクション周辺地域

参考:東名ジャンクション周辺地域における主要道路の交通の変化

外環整備に伴う周辺道路の交通への影響などについて具体的に検討するため将来交通量推計を行っています。東名ジャンクション周辺の主要道路の将来交通量は、現況値に対し、ほとんど変化なし、もしくは減少するものと見込んでいます。




※将来交通量推計の前提条件

- 将来交通量の予測年次は、外環道の供用開始年次を想定した平成32年及び幹線道路ネットワークの整備が概ね完了した状態を想定した平成42年としています。
- 平成11年度道路交通センサスなどのデータを基に作成した将来OD表(地域間を行き来する自動車交通の移動量)により推計しています。

参考:区部における都市計画道路の整備方針

東京都及び特別区より、区部における都市計画道路の整備方針が示されています。都市計画道路の必要性の検証、優先整備路線の選定等の方針に基づき、都市計画道路の整備を推進します。



「区部における都市計画道路の整備方針」の主な内容

- 1 区部における都市計画道路の「必要性の検証」**

区部の都市計画道路を対象として、東京が目指すべき都市づくりにおいて今後とも必要性が認められるかを「4つの基本目標」に基づいて検証を行い、「都市計画の見直し候補区間」として5区間を選定しました。
- 2 「第三次事業化計画」 優先整備路線**

「必要性の検証」において、今後ともその必要性が確認された都市計画道路のうち、今後12年間（平成16年度～27年度）で優先的に整備すべき区間を「4つの基本目標」に基づいて選定しました。
- 3 都市計画法第53条に基づく「都市計画道路区域内における建築制限の緩和」**

都市計画法第53条に基づく都市計画道路区域内における建築制限に関する新たな緩和基準を設けます。
- 4 縦成道路における「新たな整備手法」の提案**

既に一定の道路幅員を有し、道路としての機能を兼ね果たしている縦成道路における歩行者空間の確保のために、新たな整備手法を検討しています。

資料:「区部における都市計画道路の整備方針」(東京都・特別区)

② ランプの高低差が大きいことによる東名ジャンクションでの渋滞への懸念

○これまでに頂いた意見

- 最新の技術を駆使することを期待する。

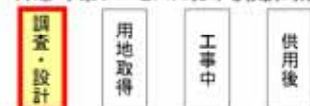
(国)

- ジャンクション構造については、安全で円滑な交通を確保するための道路の構造基準(道路構造令)を満足するよう設計していきます。

※道路構造令

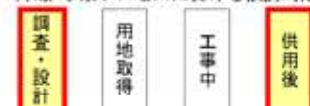
道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準であって幅員や勾配などについて定めたもの。

外環 事業プロセスにおける検討時期



- 供用にあたっては、渋滞発生の原因となる道路の縦断方向の勾配に伴う速度低下が生じないような利用者への情報提供の方法などについて検討します。

外環 事業プロセスにおける検討時期



- ③ 首都高速3号線や環状8号線、国道246号、多摩堤通り、世田谷通りなどの幹線道路の渋滞解消に効果がないのではないかと懸念
- ④ 環状7号線、環状8号線の混雑改善への期待

○これまでに頂いた意見

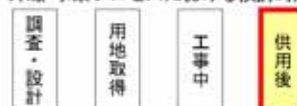
- 交通の効率性、利便性を考えれば外環計画は必要である。

(国)

- 外環が整備されると、都心に用いない車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。その結果、都心部の交通量が減少し、走行速度が上がり、スムーズな交通の流れとなることが期待されます。特に、環状8号線や首都高速3号線などを利用していた通過交通が外環に転換することにより、これらの道路の交通量は減少し、渋滞緩和が期待されます。

- 供用後に、首都高3号線や環状8号線などの周辺道路の交通の状況を調査して外環の整備効果を検証し、公表します。

外環 事業プロセスにおける検討時期



(3) 広域交通

- ① 東名ジャンクション以南の検討が進まないことによる懸念
- ② 外環の東名ジャンクション以南への延伸により交通渋滞の改善や利便性が高まることへの期待

○これまでに頂いた意見

- 東名以南を延伸し、外環が整備されることで、首都圏の高速交通網が完成し、渋滞が解消されることが期待できる。

(国、都)

- 外環については、関越道～東名高速区間の事業着手を優先すべきと考えています。他方、東名ジャンクション以南についても、環状道路の機能を発揮する上で、必要であると認識しています。このため、これまでの基礎的な調査を踏まえ、今後、ネットワーク上の位置付けなどについて具体的な検討を実施する必要があります。については、平成21年度に国と都による検討の場を設置し、検討結果を適切に公表してまいります。