

東京外かく環状道路（東名～湾岸）の 計画検討について

阿部 泰佑

1 関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所 調査第二課（〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16）
E-mail: abe-t8310@mlit.go.jp

東京外環（東名～湾岸）は、首都圏三環状道路のいわば総仕上げとなる区間である。本稿では、当該区間の計画検討について、広域的・地域的な整備効果や、現在までの検討状況について整理するとともに、今後の計画策定プロセスの進め方等について紹介する。

Key Words: 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）、整備効果、計画策定プロセス

1. 概要

首都圏3環状道路は、内側から、首都高速中央環状線（中央環状線）、東京外かく環状道路（外環道）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）で形成されており、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和や環境改善を図り、首都圏の経済活動と暮らしを支える重要な役割を担うことを期待されている道路である。

このうち外環道は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路である（図-1）。三郷南ICから高谷JCT までの約16kmが平成30年6月2日に開通し、現在までに、関越道と連結する大泉JCT から高谷JCTまでの約49kmが供用している。



図-1 東京外かく環状道路

残る区間のうち、大泉JCTから東名JCTまでの約16kmの区間については、国土交通省、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)の3者が共同で事業を進めている。

一方で、東名高速から湾岸道路までの区間については、予定路線として位置づけられているものの、計画はまだ具体化されていない。

本稿では、東京外かく環状道路（東名～湾岸）に関する現在までの検討状況を紹介するとともに、検討の中で得られた知見である整備効果等をまとめ、さらに今後の道路計画策定プロセス実施に向けた検討状況を紹介する。

2. これまでの検討状況

平成28年、首都圏3環状道路のうち、中央環状線が全線開通し、圏央道も概成しつつあるなかで、外環道の東名高速～湾岸道路間については計画が具体化されていないままとなっていた。

その具体化に向けた協議会の設立については、かねてより東京都等から要望があり、こうした状況を踏まえて、同年2月10日、外環道の東名高速～湾岸道路間の計画の具体化のため、国土交通省、東京都、川崎市の3者による意見交換、検討の場として「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」が設立された。その後、平成30年度までに計4回の協議会が開催されているところである。

以下、各協議会の開催結果をまとめる。

(1) 第1回計画検討協議会

計画検討協議会の設置にあたり、国土交通省関東地方整備局と東京都都市整備局が庶務を担当することを確認するとともに、首都圏における道路ネット

ワークの状況、課題および地域の状況、課題について認識の共有を図った。

また、東名高速～湾岸道路間は外環道の最後の区間であるとともに、3環状道路の総仕上げの区間であり、つながることで中央環状線や圏央道のように大きな期待が期待されることから、その整理は地域的視点のみならず広域的視点からも行うことが望ましいことが確認された。

さらに、計画の具体化に向けた検討の進め方について、今後、議論を進めていくこととした。

(2) 第2回計画検討協議会

平成29年7月26日に開催された第2回の協議会では国からこれまでの調査内容について報告がなされた。整備効果については、広域的な視点、地域的な視点の双方に着目して整理された。また、計画検討を進める上での制約条件、概略ルート、構造の検討状況についても報告された。

意見交換の中では、計画に関する周辺自治体の意向を確認するために次回協議会までにヒアリングを実施するよう提案があったほか、ルートの検討にあたっては川崎縦貫道路の計画との一本化を図りつつ、検討を進めるべきとの意見等が出された。

(3) 第3回計画検討協議会

平成29年12月22日に開催された第3回協議会では、周辺自治体の意見聴取結果と、概略ルートの比較について意見交換と確認が行われた。

周辺自治体の意見聴取については、世田谷区、大田区への意見聴取結果が、事務局から報告がなされ、周辺の環境や交通への影響を踏まえて十分に比較検討を行い、メリット・デメリットを明らかにした上で透明性の高い検討をすること等、周辺自治体の要望が共有された。

概略ルート等の比較については、羽田空港に向かって計画することが重要であり、東京側で想定される昭和島JCT・東海JCT、川崎側で想定される大師JCT・川崎浮島JCTのどちらで湾岸道路に接続しても羽田空港へのアクセス性が大幅に改善することを確認した。

また、湾岸道路側で川崎側に接続することで、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。

そのほか、計画の基本的な方針や具体的なルートを検討していく上で、有識者や周辺自治体等の意見を伺いながら進める必要があるとの意見が出された。

(4) 第4回計画検討協議会

平成30年5月16日に開催された第4回協議会では、有識者及び自治体への意見聴取方法を確認した。

有識者への意見聴取については、交通や地域計画等の専門分野に係る有識者を対象に、本路線の必要性や整備効果、概略ルート、構造等の比較等につい

て意見を聴取するものとした。

また、周辺自治体への意見聴取については、意見交換会形式で実施するとともに、本路線に関する自治体や経済団体についても意見聴取することを確認した。

3. 計画検討協議会から得られた知見

計画検討協議会において、検討を重ねる事により、様々な知見を得る事ができている。その中から整備効果について紹介する。

東名高速～湾岸道路間は外環道の最後の区間であるとともに、3環状道路の総仕上げの区間であり、つなげることで中央環状線や圏央道のように大きな効果が期待されることから、その整理は地域的視点のみならず広域的視点からも行うことが望ましいという観点から、本路線の整備効果は広域的な整備効果と地域的な整備効果の2つの視点から検討されている。以下にそれぞれの検討状況を示す。

(1) 広域的な視点

広域的な整備効果として以下の視点が重要である。(a)都心部における渋滞緩和による交通円滑化や、(b, c)羽田空港及び京浜港へのアクセス向上による物流の効率化、(d)関東エリアにおける広域的な観光圏の形成による観光振興等が挙げられる。

a) 交通円滑化

東京港、羽田空港、川崎港等の湾岸部から東名高速へのアクセスは、その多くが首都高速を經由しており、羽田空港～東名高速間では約9割が首都高速経由である。本路線を整備することで交通が転換し、都心部の渋滞が緩和することが期待される。

b) 羽田空港へのアクセス向上

羽田空港～多摩地域間の高速バス移動は、中央環状線を利用している。本路線を整備することで、例えば調布I C～羽田空港国際線ターミナル間では混雑時において所要時間が約5割短縮することが見込まれるなど、利便性の向上が期待される。

c) 京浜港（東京港、横浜港、川崎港）へのアクセス向上

京浜港発着の長距離輸送は、東名高速、中央道、関越道、東北道の4方面で約7割を占める。外環道（東名高速～湾岸道路間）の整備によりアクセス機能が向上（図-2）し、所用時間の短縮効果による物流の効率化が期待される。

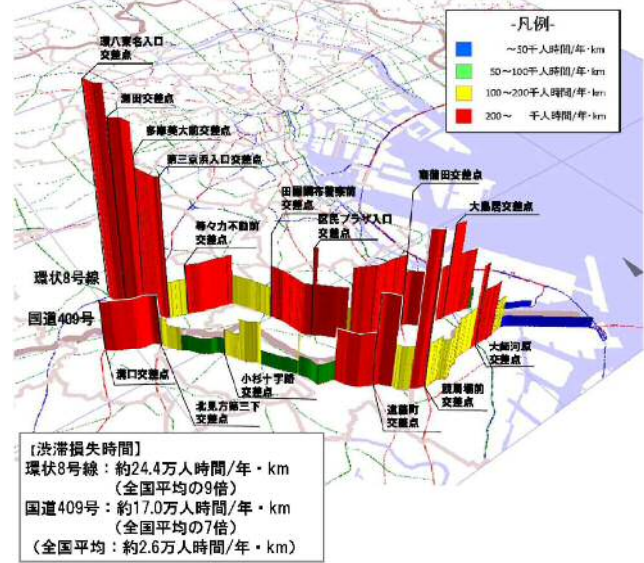
d) 広域的な観光振興

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（図-3）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。例えば、川崎市では観光入込客数が年々増加しており、東名高速～湾岸道路の整備により羽田空港からのアクセスが向上し、さらなる観光客の誘致や、周遊の促進が期待される。



※所要時間は、ETC2.0(H28.4~6データ)を用いて算出
 (平均値と90%タイル値を表記)
 ※外環(東名~湾岸、関越~東名)は、外環(関越~東名)の設計速度80km/hと設定
 ※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点
図-2 所要時間の短縮効果(川崎港の事例)

件/億台キロ以上の箇所が多く存在している(図-5)。また、環状8号線の混雑により、生活道路を利用した抜け道交通が生じている。外環道(東名高速~湾岸道路間)の整備により交通分担が適正化され、交通事故の減少などにより生活環境の改善が期待される。



※H22道路交通センサス及びETC2.0フローデータ(H28.9~11(平日))から算定
図-4 環状8号、国道409号の渋滞損失時間



※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点
図-3 各エリア間のアクセス

(2) 地域的な視点

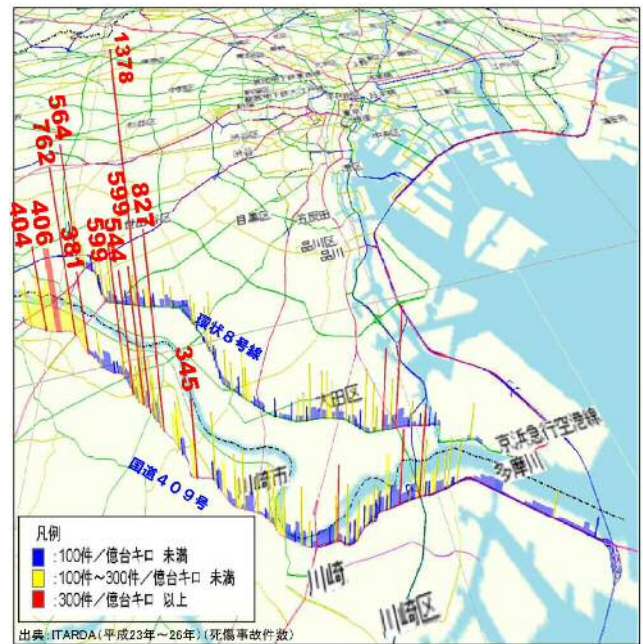
地域的な整備効果の視点としては、高速道路がネットワーク化することによる並行する環状8号線や国道409号線等の(a)渋滞緩和、(b)交通事故の削減が挙げられる。

a) 周辺道路の渋滞状況

環状8号線、国道409号の渋滞損失時間は全国平均の7~9倍と非常に大きい状況(図-4)であり、特に東名高速入口~第三京浜入口間の環状8号線の渋滞が激しい。この間を通過する車両の約1/4は高速道路の乗り継ぎ交通であり、本路線の整備により、環状8号線等の渋滞緩和が期待される。

b) 周辺道路の交通事故状況

環状8号線・国道409号線では死傷事故率が300



出典:ITARDA(平成23年~26年)(死傷事故件数)
図-5 環状8号、国道409号の死傷事故率の状況

4. 今後の具体的な検討方法

前述しているように、本路線については今まで計画の検討を重ねてきている。今後は、構想段階へと計画の段階を進める必要があり、概略計画の策定に向けて「道路計画策定プロセス」について検討する必要がある。このため、以下に示すガイドラインの

活用が有用であることから、その検討方法について説明する。

(1) ガイドラインの概要

道路計画策定プロセスは「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン（国土交通省道路局、平成25年7月）」に基づいて検討を行う必要があるため、以下にその概要を示す。

道路の計画が国民の理解を得るためには、①計画内容が合理的であること、②計画策定プロセスが適切であること、の2つが必要である。このうち、計画策定プロセスの適切性は、「透明性」「客観性」「合理性」「公正性」の4つを要件とする。これらを担保するためには、計画策定とコミュニケーションを適切に実施する仕組みが必要がある。

計画策定プロセスは、計画検討の発議から対応方針の決定までの検討を進める「計画検討手順」、計画策定者と住民・関係者等との双方向コミュニケーションを実施する「コミュニケーションプロセス」、専門性を持った検討を行う「技術・専門的検討」の3つのプロセスを含み、段階的に検討していく必要がある。（図-6）。

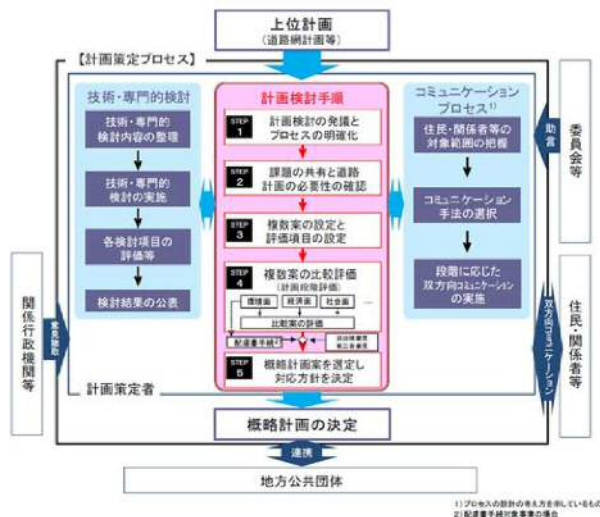


図-6 計画策定プロセスの基本的枠組

(2) ガイドラインを活用した検討

前述したガイドラインは構想段階における計画策定プロセスの進め方について、基本的な指針を示しているものである。

外環道（東名～湾岸）は首都圏3環状道路に位置付けられている非常に重要な道路のため、ガイドラインに示されているプロセスの基本的構造は踏襲しながらも、事業規模や、地域性、関係者の広がり等に応じて、合理的に進められるように検討を進めていく必要がある。

5. まとめ

東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）については、外環道の最後の区間であるとともに、3環状道路の総仕上げの区間であり、つながることで中央環状線や圏央道のように大きな効果が期待されることから、計画の早期具体化が望まれている。

本稿では、国、東京都及び川崎市の3者により設置した計画検討協議会を活用して、計画の具体化に向けた検討を進めており、これまでに実施した4回の意見交換について検討状況を説明した。

その中では、意見交換にて得られた知見として、広域的、地域的な視点による現状の把握と期待される効果等について紹介した。

今後は、検討の段階を構想段階へと進め、概略計画の策定に向けてガイドラインを活用した「計画策定プロセス」を実施していく必要がある。

引き続き、計画の具体化に向けて検討を進めていく所存である。

参考文献

- 1) 国土交通省：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1回）の開催概要、2016。
- 2) 国土交通省：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2回）の開催概要、2017。
- 3) 国土交通省：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）の開催概要、2017。
- 4) 国土交通省：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4回）の開催概要、2018。
- 5) 国土交通省道路局：構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン、2013