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)の開催結果概要

平成29年7月26日(水)

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. 調査報告(概要)

- ○国から、これまでの調査内容について報告がなされた。
- ○広域的な整備効果の視点から、都心部における渋滞緩和や、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、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の整備効果について報告がなされた。
- ○地域的な整備効果の視点から、環状 8 号線、国道 409 号の渋滞緩和や、周辺の生活道路も含めた交通事故の減少による生活環境の改善等の効果について報告がなされた。
- ○計画検討上の制約条件や、概略ルート、構造の検討状況について報告がなされた。

2. その他

- ○計画に関する周辺自治体の意向を確認するため、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。
- ○計画の具体化に向けては、客観性・透明性を確保しつつ、スピード感をもって検 討を進めるべきとの意見が出された。
- ○環状道路としての機能を最大限発揮させるため、羽田空港に向かって計画化し、 早期に全体像を示すことが重要との意見が出された。
- ○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が出された。
- ○早期効果発現の観点から、特に渋滞の激しい東名〜第三京浜間を優先するなど、 区間を分割して段階的に整備することも含めて検討を進めるべきとの意見が出さ れた。

以上

調査報告(概要)

調査の内容について



〇東京外かく環状道路(東名高速~湾岸道路間)における計画の必要性や具体化を検討するため、 整備効果や概略計画について主な調査を実施。

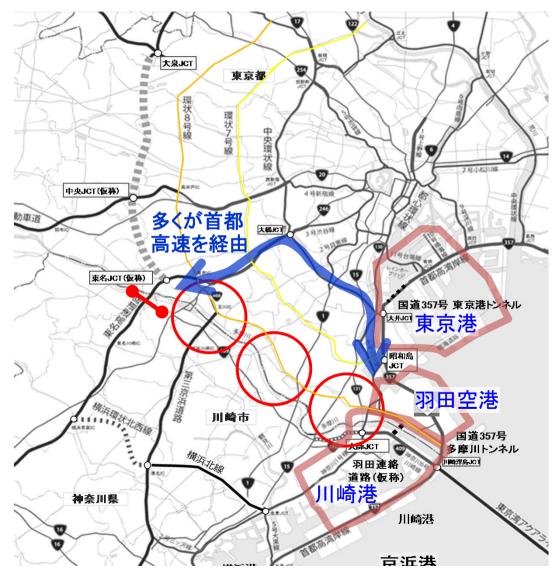
[整備効果]

調査の視点		主な調査項目
広域的な視点	交通円滑化	・ 都心部の渋滞緩和
	空港アクセスの向上	・ 羽田空港への時間短縮効果、1時間圏域の拡大
	港湾アクセスの向上	・ 京浜港への時間短縮効果、方面別長距離貨物量の割合、貨物量の推移
	災害時の迅速な対応	・ 広域防災拠点のアクセス向上、リダンダンシーの確保・ 災害時の輸送確保(救急医療の事例)
	観光振興	・ 広域的な観光圏の形成
地域的な視点	渋滞•交通事故	・ 高速道路のネットワーク化による環状8号線や国道409号等の渋滞緩和、 交通事故の削減

[概略計画]

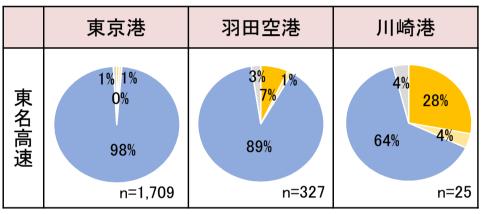
調査の視点	主な調査項目
計画検討上の制約条件	・ 史跡、埋蔵文化財等の調査
ルート、構造等	• 概略検討

- 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を経由。
- 外環道(東名高速~湾岸道路間)の整備により交通が転換し、都心部の渋滞緩和が期待される。

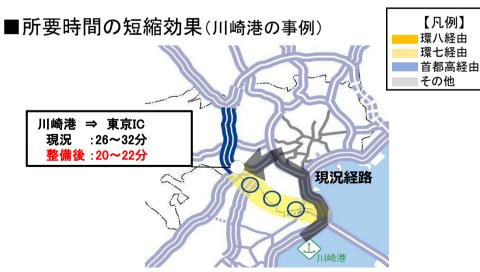


※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点

■湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)~東名高速のアク セス道路の分担率



※H28.4~6のETC2.0プローブ

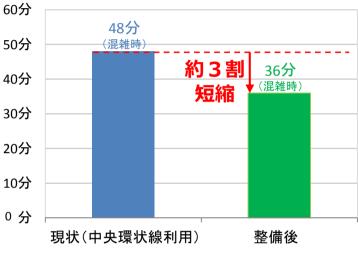


※所要時間は、ETC2.0(H28.4~6データ)を用いて算出(平均値と90%タイル値を表記) ※外環(東名~湾岸、関越~東名)は、外環(関越~東名)の設計速度80km/hと設定 ※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点

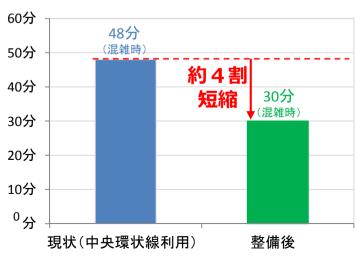
- ○羽田空港~多摩地域間の高速バス移動は、中央環状線を利用。
- 〇外環道(関越道~湾岸道路間)の整備により移動時間が短縮し、利便性が向上。



調布IC⇒空港中央の所要時間



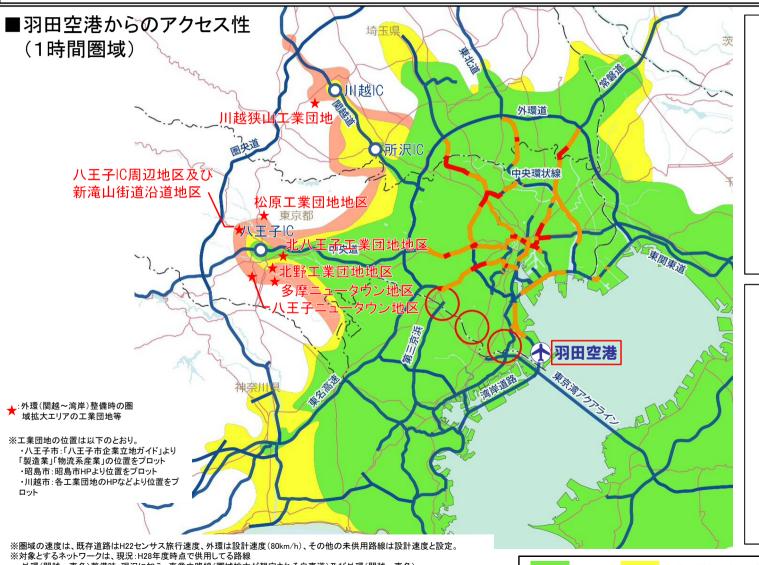
調布IC⇒羽田·空港西の所要時間

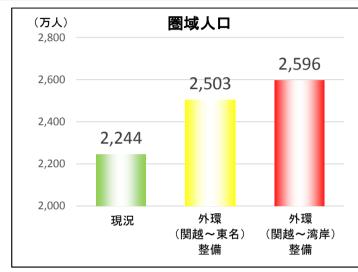


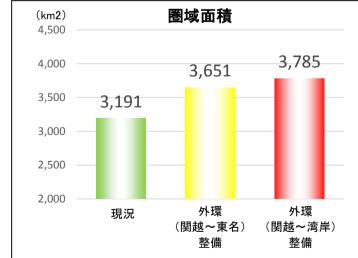
出典:H22道路交通センサス混雑時平均旅行速度より算出 ※外環(東名~湾岸、関越~東名)は、外環(関越~東名)の設計速度80km/hと設定 ※中央環状線(大橋JCT~大井JCT)の設計速度60km/hと設定 ※首都高については出入口名を記載



- 〇特に関越道~中央道周辺エリアにおいて、現在事業中の区間(関越~東名)と一体となって、羽田 空港からの1時間到達圏域が拡大。
- 工業団地等からのアクセスが向上し、物流の効率化等が期待される。







外環(関越~東名)整備時:現況に加え、事業中路線(圏域拡大が想定される自専道)及び外環(関越~東名) 外環(関越~湾岸)整備時:外環(関越~東名)整備時に加え、外環(東名~湾岸)

※圏域拡大が想定される自専道として、第二東名、外環(千葉県区間)、首都高(埼玉線、晴海線)、横浜環状(南線、北線、北西 線)、厚木秦野道路、新湘南バイパス2期、新設スマートICとしている。

※既存道路のH22センサス旅行速度は、混雑時旅行速度と設定。

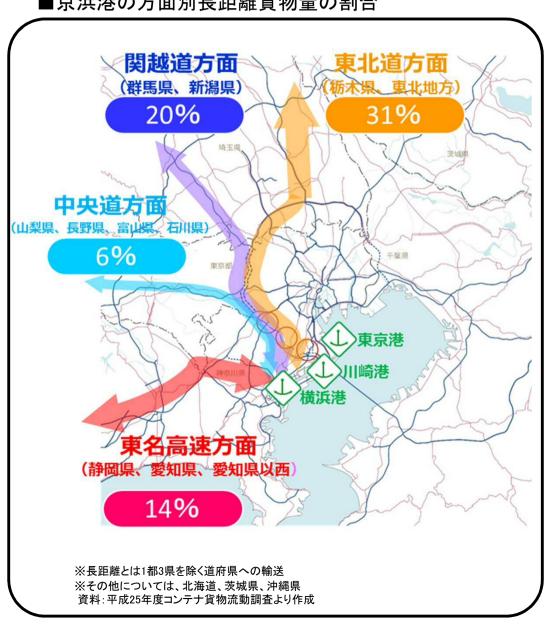
外環(関越~東名)整備時の拡がり

外環(関越~湾岸)整備時の拡がり

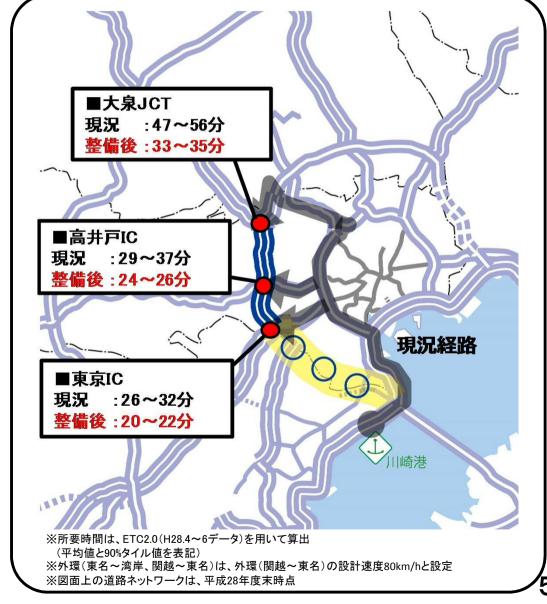
首都高渋滞(0~20km/h)区間 — 首都高混雑(20~40km/h)区間 (H27.7の平日速度 出典:国土交通省道路局H27.9)

- 〇 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
- 〇 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し、物流の効率化が期待される

■京浜港の方面別長距離貨物量の割合

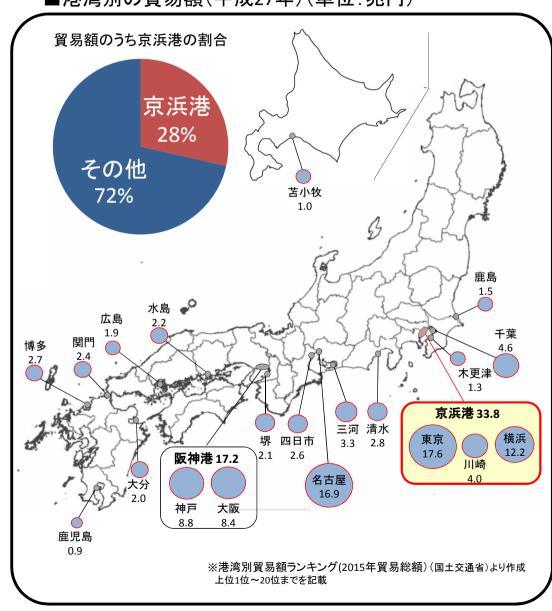


■所要時間の短縮効果(川崎港の事例)

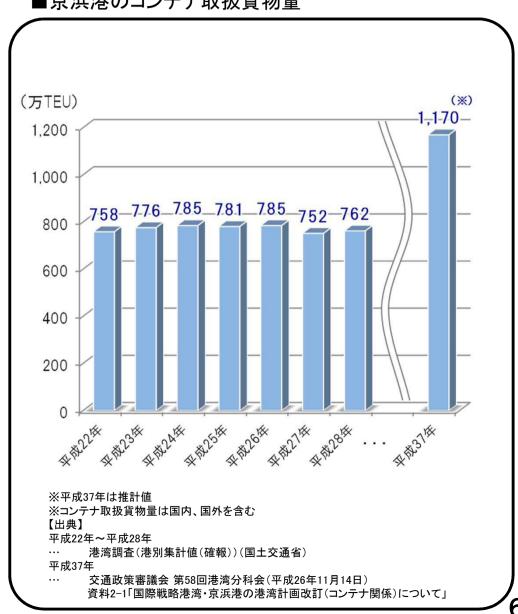


- 〇 京浜港は首都圏の貿易の拠点として機能し、国内の貿易額の約3割を取り扱う。
- 〇 京浜港のコンテナ取扱貨物量は、今後増加の見込み。(約10年後に約1.5倍に増加)

■港湾別の貿易額(平成27年)(単位:兆円)



■京浜港のコンテナ取扱貨物量



- 〇 東扇島地区は、東京都臨海部基幹的広域防災拠点整備基本計画において、災害時に緊急物資 等を海上から受入れ、陸上輸送する中継基地としての機能が位置付けられている。
- 〇 緊急物資の輸送拠点である東扇島地区から内陸部へのアクセス向上及びリダンダンシーの確保 により、災害時の緊急輸送機能の強化が期待される。



- 血液製剤は有効期間が短く、早く確実に運ぶために高速道路ネットワークは重要。
- 〇 外環道(関越道~湾岸道路間)の整備により血液製剤の輸送時間が短縮され、羽田空港からの 緊急空輸や災害時のバックアップとしての輸送に役立つ。

■血液製剤の搬送

日本赤十字·埼玉製造所(東松山市)

- ◆ 大規模災害発生時には、**東京のバックアッ** プとして血液を輸送する必要があるため、 高速道路のネットワークは重要。
- ◆ 特殊で希少な型の血液製剤は、羽田空港 から全国の医療機関へ緊急空輸するため、 羽田空港へのアクセスも重要。



企業ヒアリング結果:

平成27年10月調査 東京外かく環状国道事務所)

(災害時のバックアップ機能イメージ) 救急病院 救急病院へ搬送 羽田空港から 全国各地へ

東京都センター(新宿区)

- ◆ 手術や事故など緊急の場合、必要な血液製剤を早く、確実に 運ぶことが使命なので、高速道路は欠かせない存在。
- ◆ 東松山、厚木の拠点は、外環道がつながることで飛躍的に効率 が改善し、カバーできるエリアも拡げることができる。



企業ヒアリング結果: 平成27年10月調査 東京外かく環状国道事務所

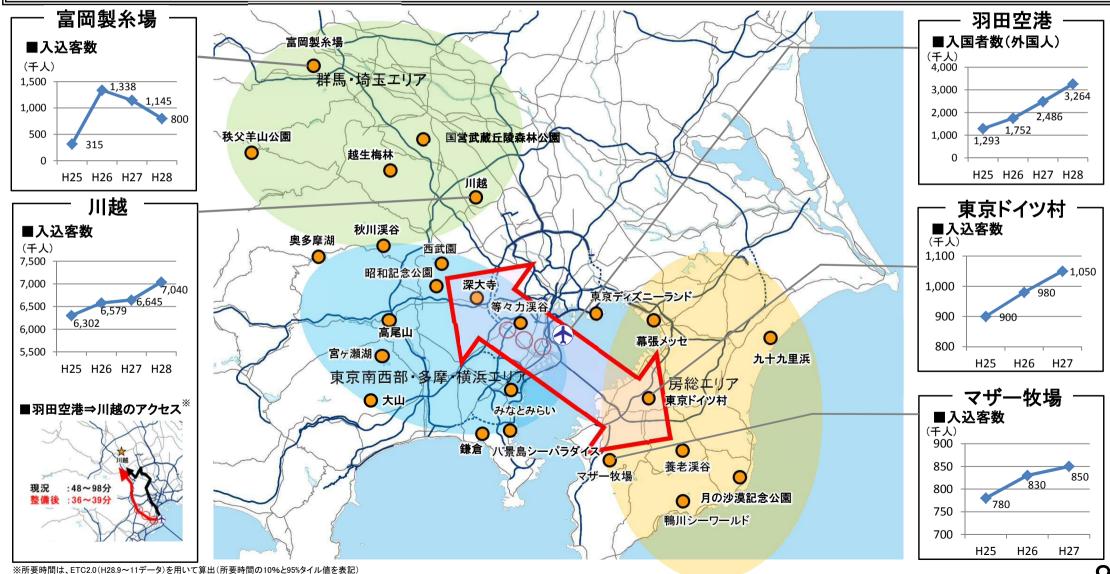
【参考:血液製剤について】



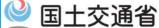
- 有効期間が最も短いものでは、採血後4日間(血小板製剤)
- ○血液製剤は長期保存ができない。
- 原料となる輸血血液は、採血後6時間以内に製造工程へ。
- 輸送するトラックの庫内輸送温度は20°C±5°C、定温輸送が重要



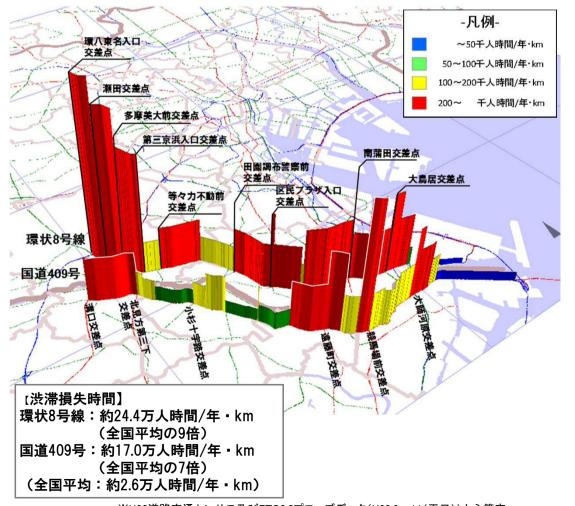
- ○東京南西部や多摩地域、群馬・埼玉などと房総半島とのアクセスが向上し、より広域的な観光圏 が形成され、観光振興が期待される。
- ○例えば、川越市では観光入込客数が年々増加しており、東名高速~湾岸道路の整備により羽田 空港からのアクセスが向上し、さらなる観光客の誘致や、周遊の促進に期待。



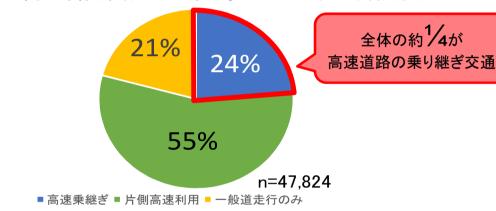
環状道路のネットワーク化による周辺道路の渋滞緩和



- ○環状8号線、国道409号の渋滞損失時間は全国平均の約7~9倍。特に環状8号線(東名入口~ 第三京浜入口)の渋滞が激しい状況。
- 〇環状8号線(東名入口~第三京浜入口)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、 外環道(東名高速~湾岸道路間)の整備により、環状8号線等の渋滞緩和が期待される。
 - ■周辺道路(環状8号線・国道409号)の渋滞損失時間



■環状8号線(東名入口~第三京浜入口)における利用状況



(環状8号線(東名入口~第三京浜入口)における利用状況の例)



環状8号線、国道409号等における交通事故の減少

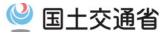


- 地域的視点 🤎 国土交通省
- 〇環状8号線・国道409号において死傷事故率が300件/億台キロ以上の箇所が多く存在してい る。また、環状8号線の混雑により、生活道路を利用した抜け道交通が生じている。
- 〇外環道(東名高速~湾岸道路間)の整備により交通分担が適正化され、交通事故の減少な どにより生活環境の改善が期待される。



断面A

計画検討上の制約条件(コントロールポイント)

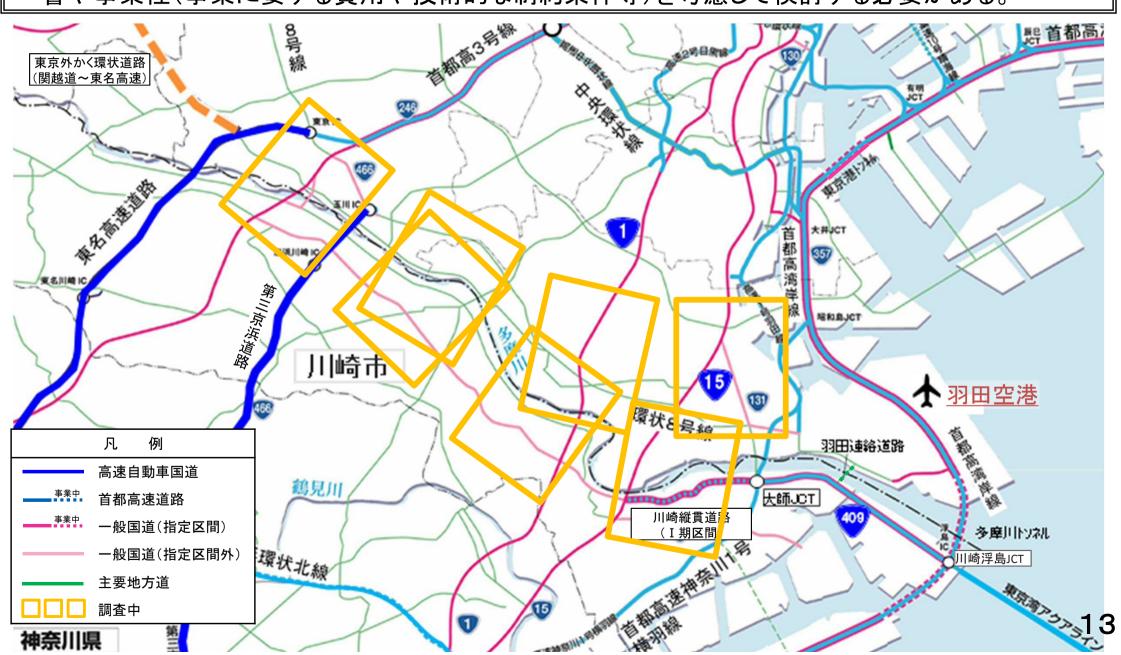


○ コントロールポイントとして、文化財指定された史跡などが点在している。



概略ルートの検討について

○ 概略ルートについては、コントロールポイントに配慮しつつ、発揮される整備効果の他、周辺への影響や事業性(事業に要する費用や技術的な制約条件等)を考慮して検討する必要がある。





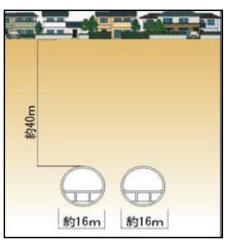
〇外環道(東名高速~湾岸道路間)については、周辺大都市部での道路構造の事例も参考に検討。

【道路構造の例】



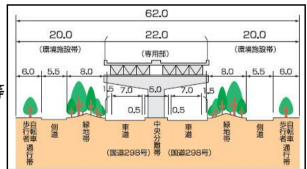
地下式

<適用区間の事例> 関越道~東名高速 等



高架式

<適用区間の事例> 和光北IC~三郷南IC 等



掘割式

<適用区間の事例> 大泉JCT~和光北IC 等

