

# 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）の開催結果概要

平成30年5月16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. 有識者及び周辺自治体等への意見聴取方法（案）

- 計画の具体化に向けて、交通や地域計画等の専門分野に係る有識者を対象に、外環道（東名高速～湾岸道路間）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ことを確認した。
- また、周辺自治体等への意見聴取について、周辺自治体は意見交換会形式で実施するとともに、外環道（東名高速～湾岸道路間）に関係する自治体や経済団体に対しても意見聴取することを確認した。

以 上

# 有識者及び周辺自治体等への意見聴取方法(案)

---

	主な検討内容	主な意見
<p>第1回 (平成28年2月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○首都圏における道路ネットワークの状況、課題</li> <li>○地域の状況、課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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行うことが望ましい。</li> </ul>
<p>第2回 (平成29年7月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○調査報告(概要)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的、地域的な整備効果</li> <li>・概略ルート、構造の検討状況</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>
<p>第3回 (平成29年12月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○周辺自治体の意見聴取結果</li> <li>○概略ルート等の比較(案)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>

○計画の具体化に向けて、これまでの検討事項を踏まえ、技術的・専門的な視点から有識者の意見聴取を実施する。

## 1. 意見聴取の内容

これまでの検討事項を踏まえ、以下の3項目について、意見聴取を実施。

- (1) 首都圏、地域の状況・課題 : 課題等の妥当性、道路計画の必要性等について
- (2) 広域的、地域的な整備効果 : 整備効果の妥当性等について
- (3) 概略ルート、構造等の比較 : 概略ルート、構造等の比較に係る評価の妥当性等について

## 2. 有識者の選定

1. の内容を踏まえ、以下の専門分野に係る有識者の意見を聴取する。

- 交通分野 : 交通計画等に精通した有識者
- 地域計画分野 : 都市計画や地域計画、地域づくり等に精通した有識者
- 環境分野 : 道路計画に関する環境への影響等に精通した有識者
- 経済分野 : 道路計画の経済的側面からの分析等に精通した有識者
- 物流分野 : 道路計画に関する物流面の分析等に精通した有識者

○ 第2回計画検討協議会後に意見聴取した周辺自治体に加え、外環道(東名高速～湾岸道路間)に関する自治体や経済団体に対し、意見聴取等を実施する。

## 1. 意見聴取の対象団体

- 周辺自治体 : 世田谷区、大田区
- その他の関係自治体 : 神奈川県、埼玉県、千葉県
- 経済団体 : 東京商工会議所、川崎商工会議所

※世田谷区、大田区に対しては、前回の意見聴取結果を踏まえ、意見交換会形式で実施  
(構成員:国土交通省関東地方整備局、東京都、川崎市、世田谷区、大田区の担当者)

## 2. 意見聴取の内容

これまでの検討事項を踏まえ、以下の3項目について、意見聴取を実施。

- (1)首都圏、地域の状況・課題 : 地域が抱える課題、道路計画の必要性等について
- (2)広域的、地域的な整備効果 : 整備効果の内容等について
- (3)概略ルート、構造等の比較 : 湾岸道路側での接続位置や構造形式等について

# 意見聴取 資料(案)

---

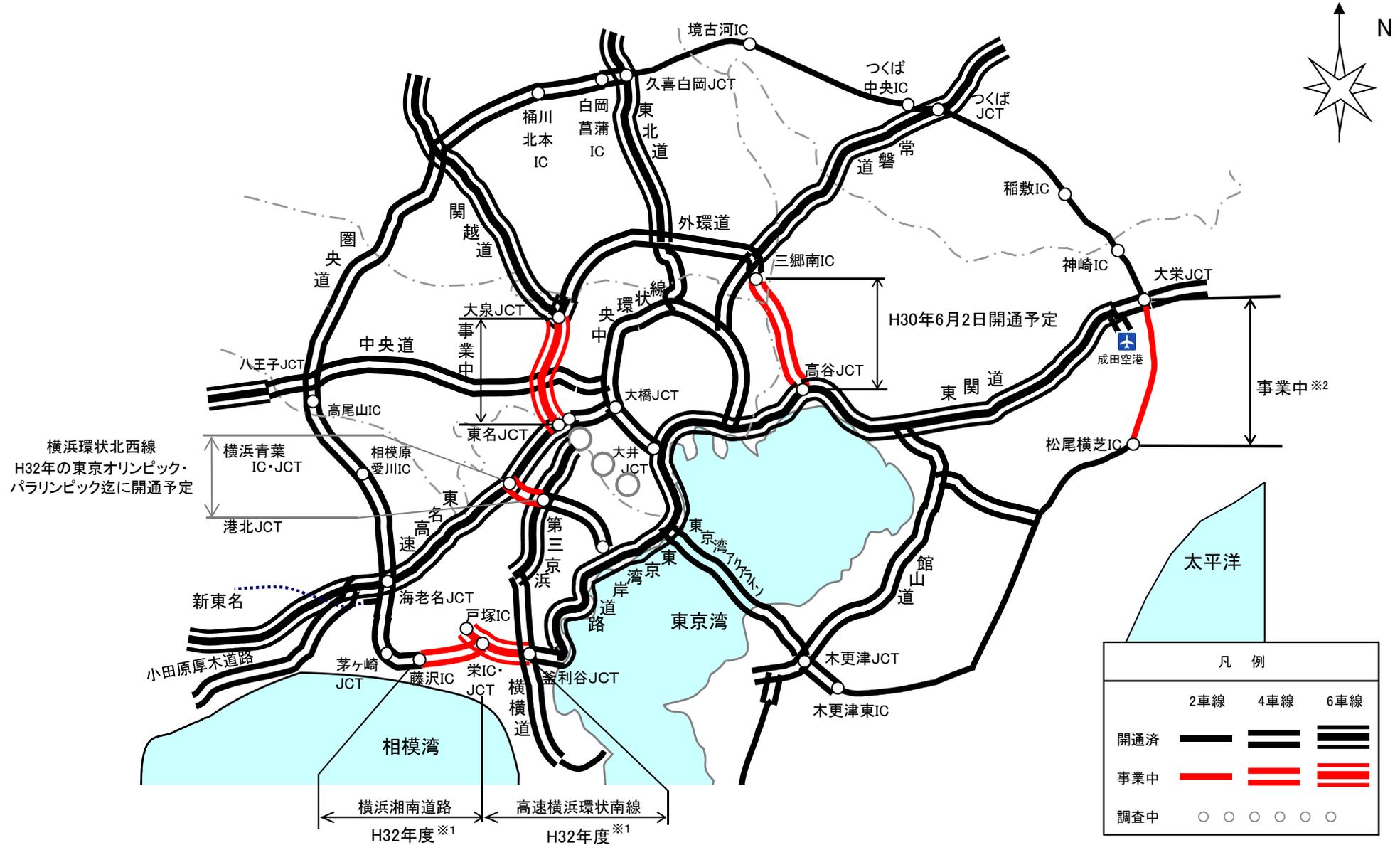
1. 首都圏及び地域の状況・課題
2. 広域的・地域的な整備効果
3. 概略ルート、構造等の比較

# 1. 首都圏及び地域の状況・課題

---

## (1) 首都圏の状況・課題

# 首都圏3環状道路の整備状況

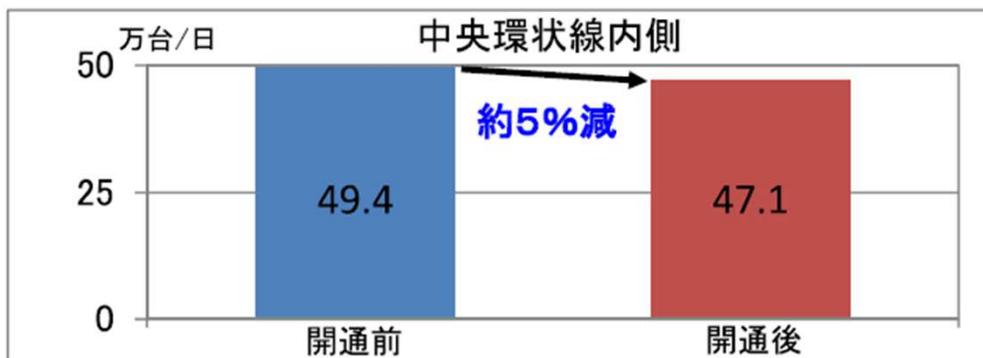


注1: ※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合  
 ※2財投活用による整備加速箇所 (H36年度開通見込み(用地取得等が順調な場合))  
 注2: 久喜白岡JCT~木更津東IC間は、暫定2車線  
 注3: 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

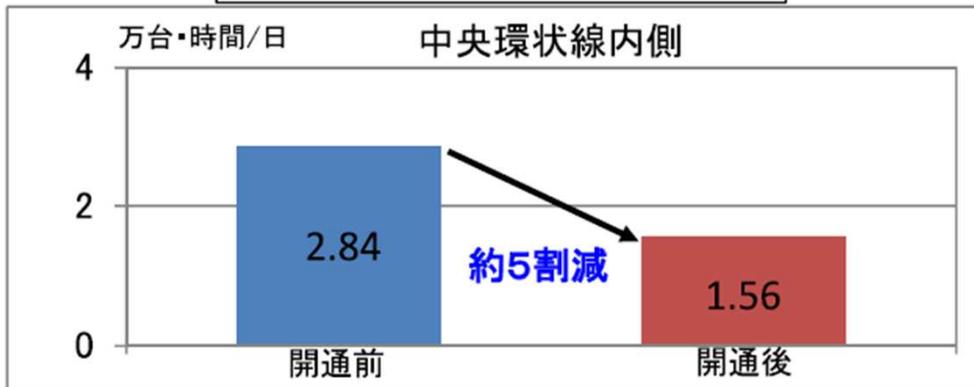
# 中央環状全線開通に伴う高速道路の交通状況の変化

- 平成27年3月の中央環状品川線の開通後、中央環状線内側の利用交通量は約5%減少し、渋滞損失時間は約5割減少した。
- しかし、依然、旅行速度の低下が生じており、ピーク時には局所的に渋滞が発生している。

### 交通量の変化



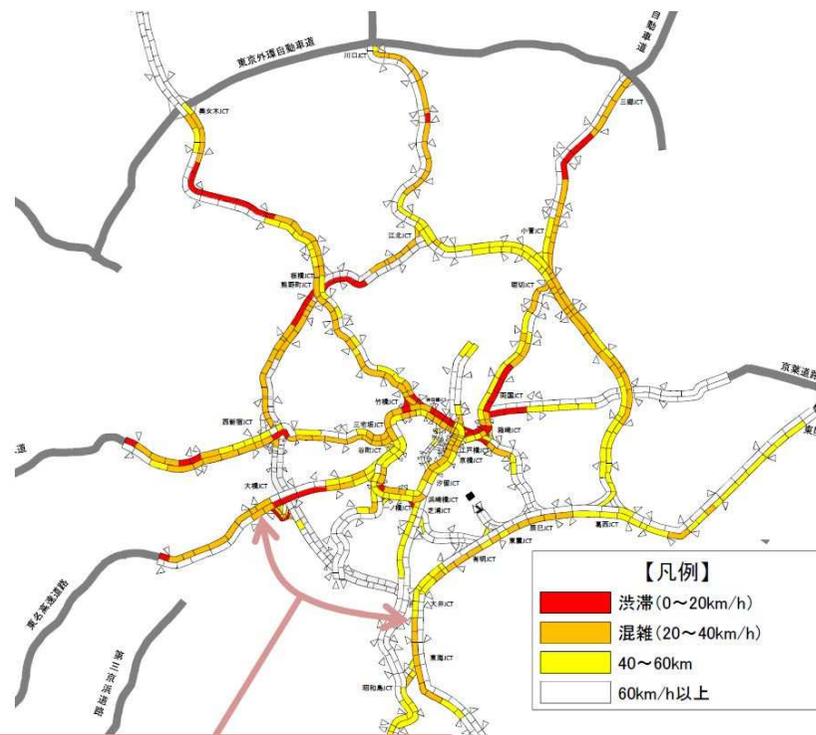
### 渋滞損失時間の変化



<使用データ>車面感知器による平日平均データ  
 開通前:平成26年3月10日(月)~平成26年6月6日(金)  
 開通後:平成27年3月10日(火)~平成27年6月5日(金)  
 ※GW期間等の特異日は集計から除く

※1:渋滞損失時間  
 全交通量を対象とした、規制速度走行時の所要時間に対して生じる遅れ時間で表される渋滞の規模[所要時間(時間)-規制速度走行時の所要時間(時間)]×交通量(台)  
 ※2:中央環状線内側  
 中央環状線及び湾岸線を含まない

### 中央環状線全通後の交通状況 (ピーク時間の渋滞・混雑状況)



中央環状品川線(約9.4km)  
 平成27年3月開通

※平成27年7月平日の交通量観測機器を使用  
 ※毎時の平均旅行速度のうち最も低い値を表示

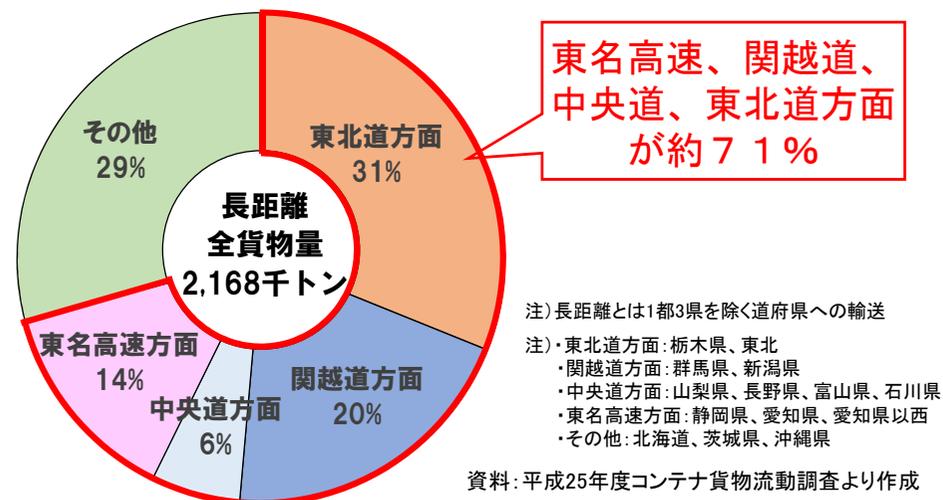
平成27年9月11日 首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)より

- 当該地域は、臨海部に我が国のゲートウェイである羽田空港・京浜港が立地。
- 首都圏のみならず遠方へ輸送するために各放射高速への円滑なアクセスが必要。

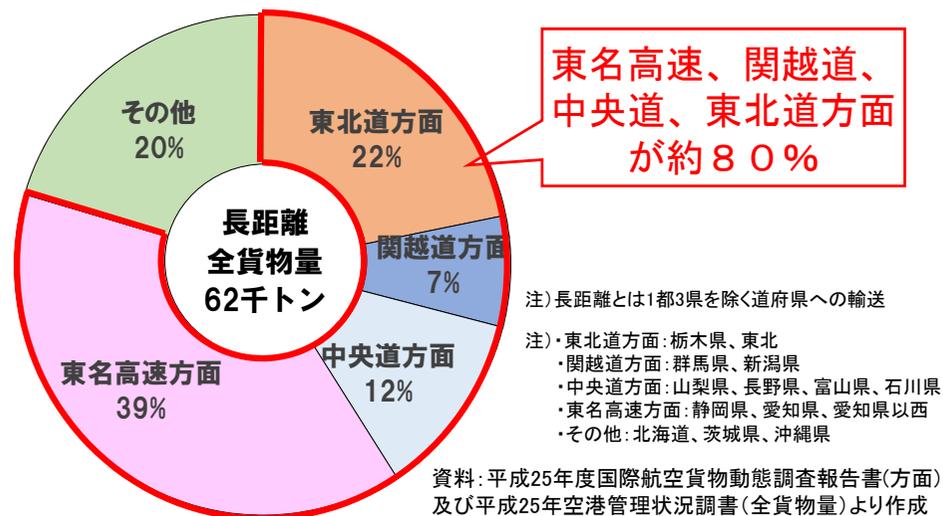


臨海部と主な放射高速の位置関係

※図面上の道路ネットワークは、平成27年度末時点



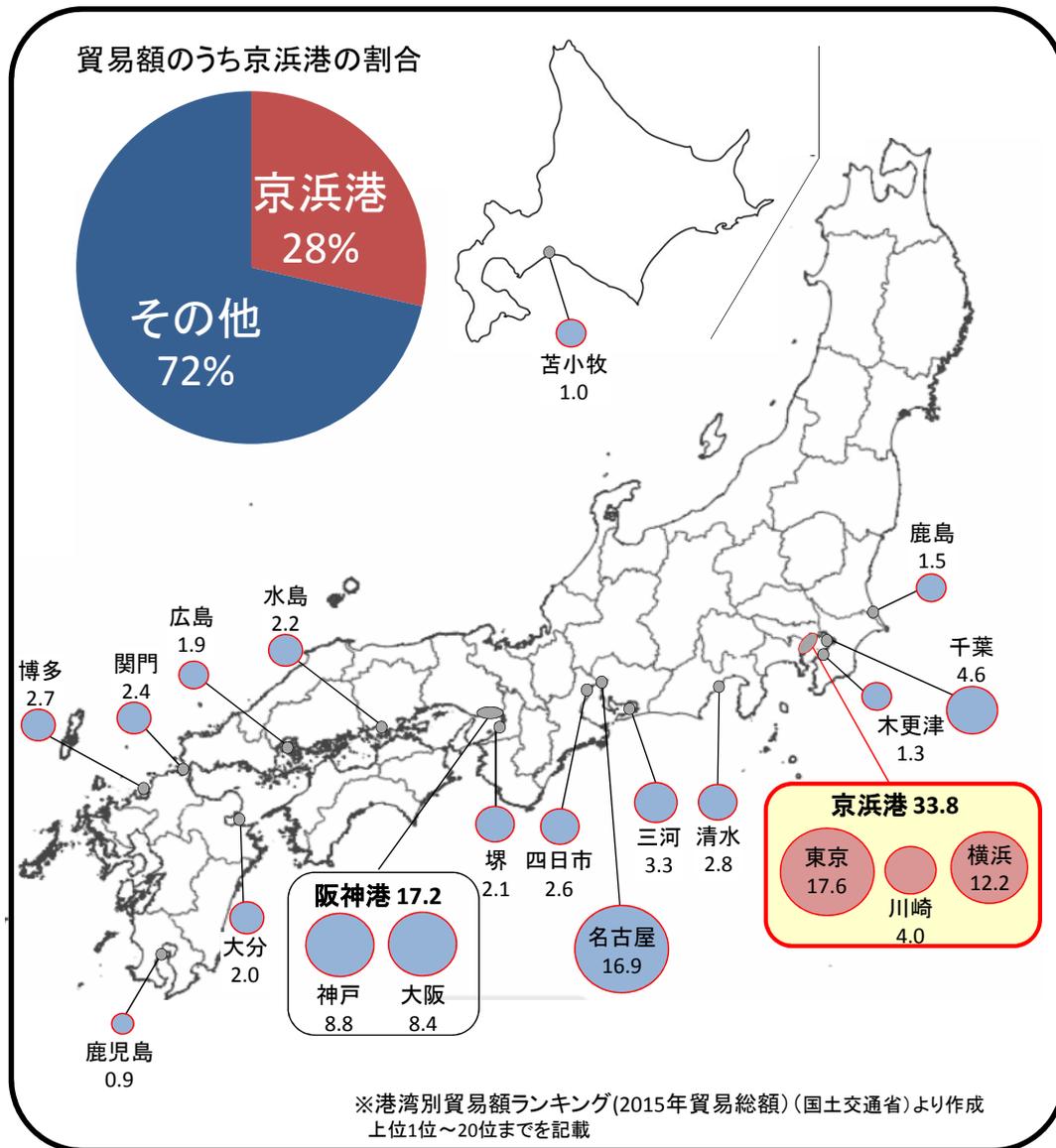
京浜港の方面別長距離貨物量の割合



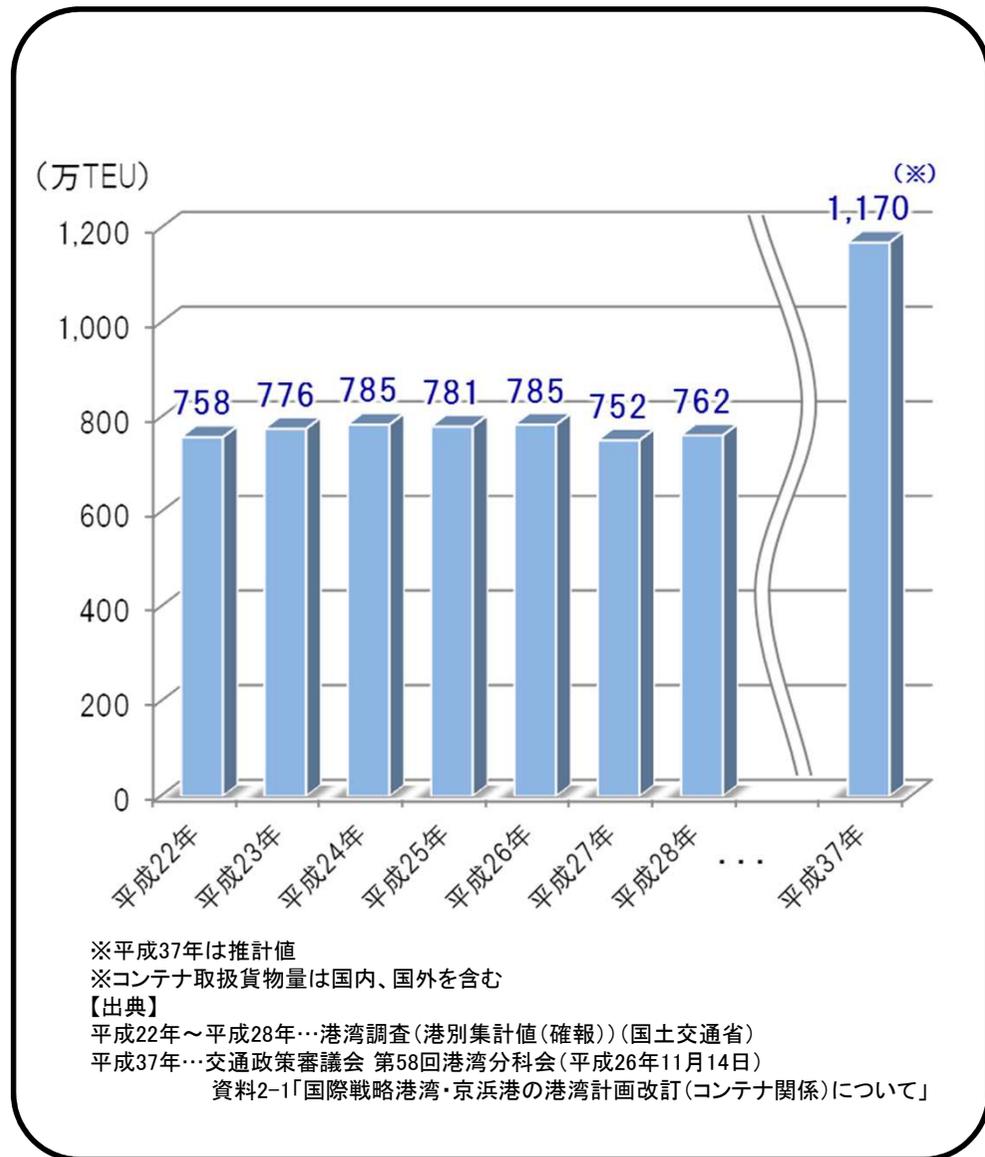
羽田空港の方面別長距離貨物量の割合

- 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。
- 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



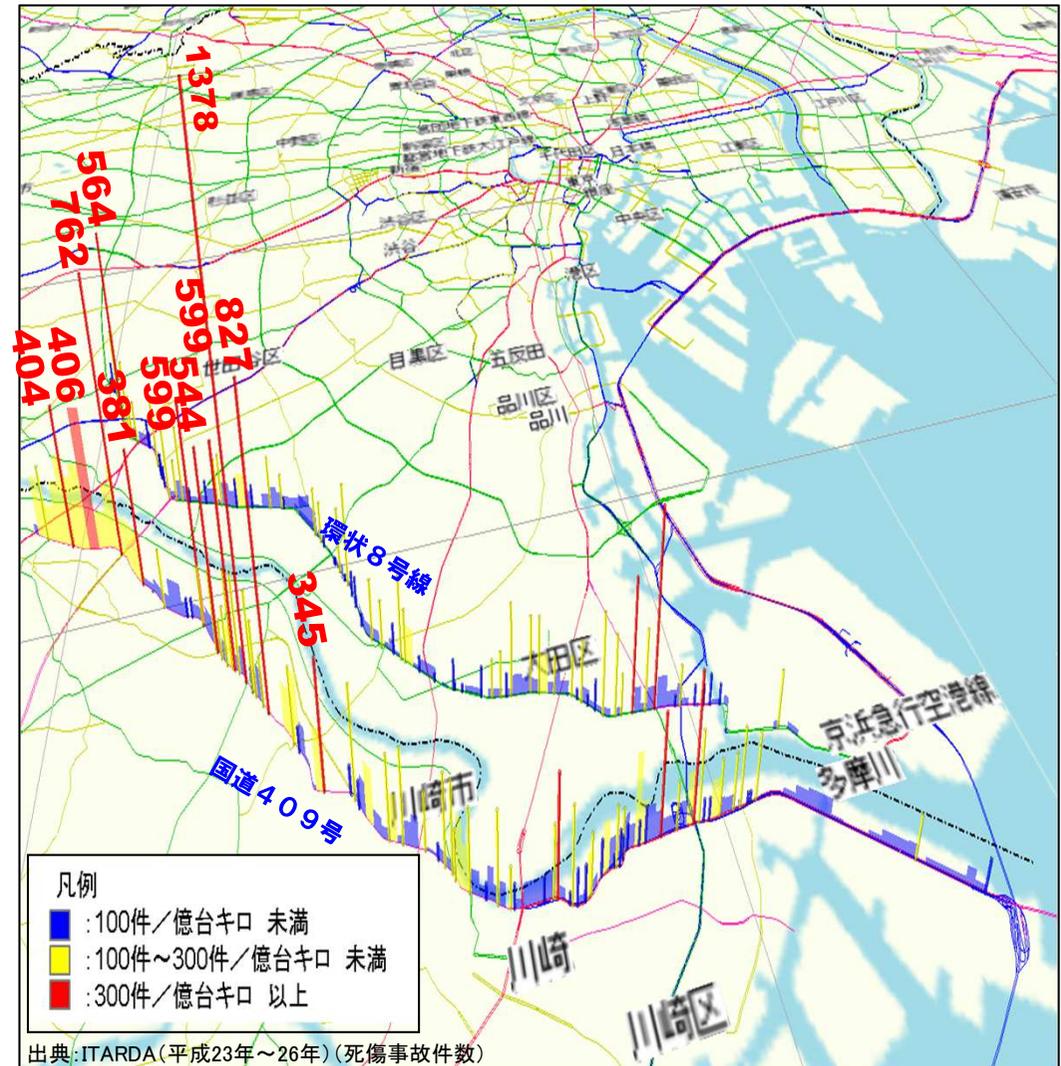
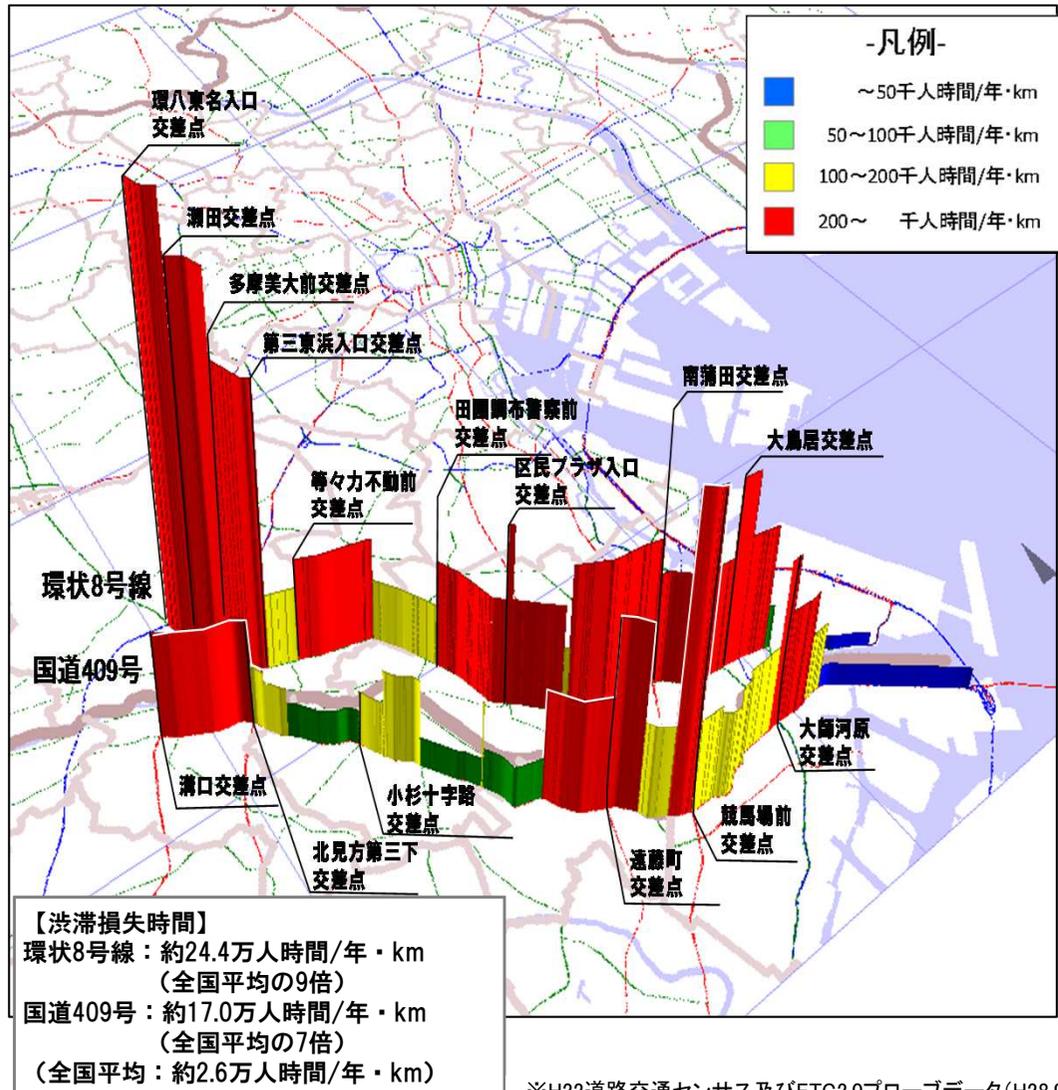
# 1. 首都圏及び地域の状況・課題

---

## (2) 地域の状況・課題

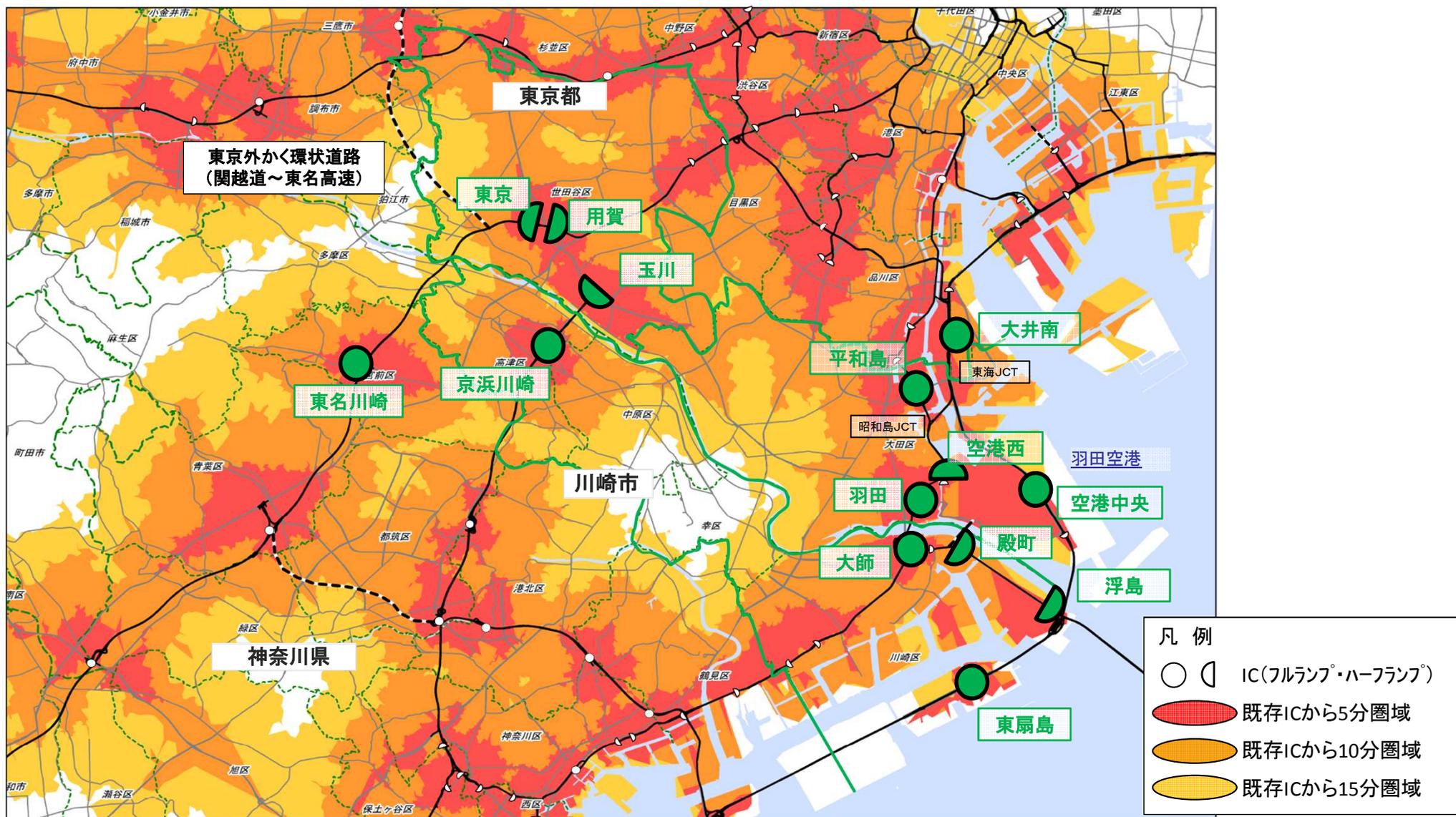
# 環状8号線・国道409号の渋滞損失・死傷事故率

- 主要幹線道路である環状8号線・国道409号の渋滞損失は、全国平均の7～9倍。  
特に、環状8号線の東名高速～第三京浜間が著しい。
- 主要幹線道路である環状8号線・国道409号においては、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。



※H22道路交通センサス及びETC2.0プローブデータ(H28.9~11(平日))から算定

○ 東京区部南西部や川崎市域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。

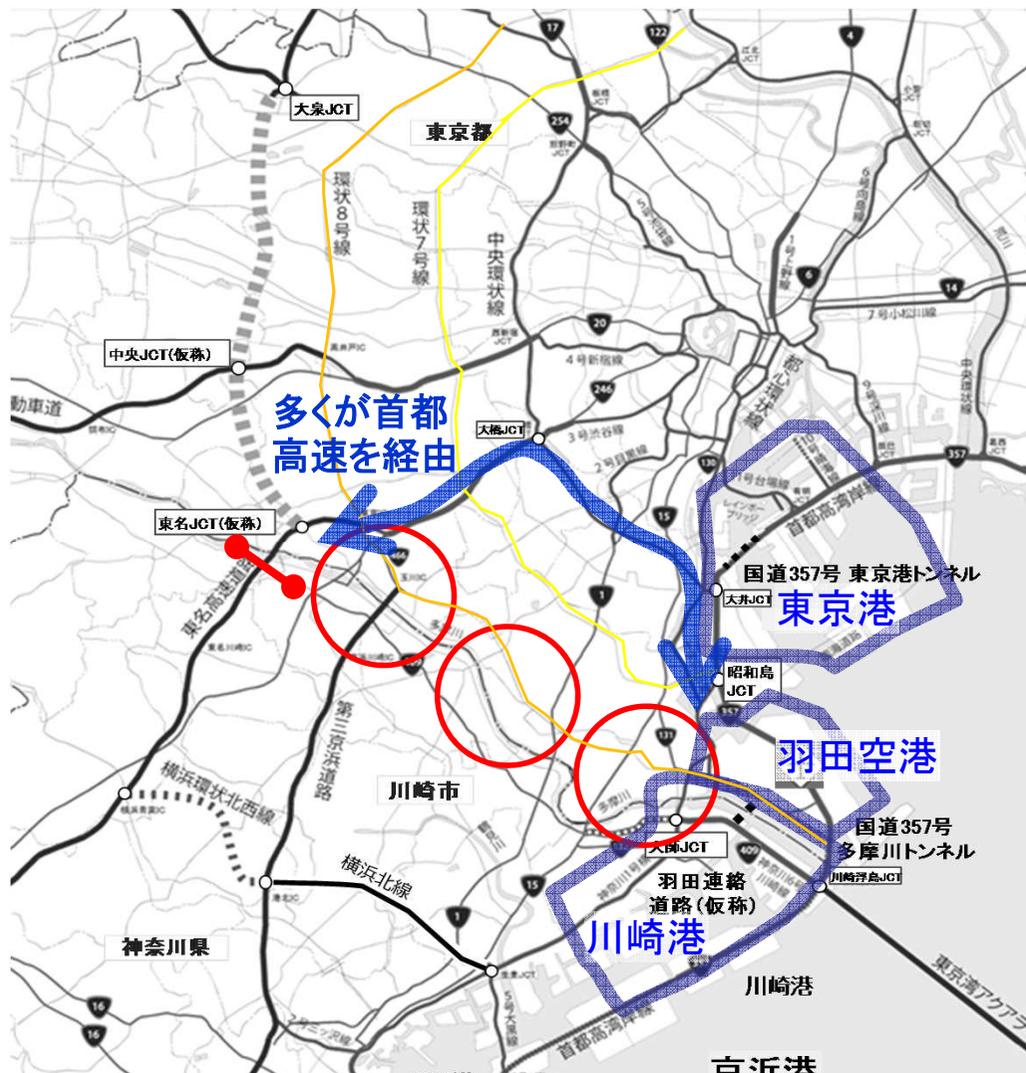


※既存路線及び事業中路線(外環(関越～東名)、横浜環状北線・北西線)のICからの時間圏域を算出 ※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点  
 ※H27.4～9(平日)民間プローブデータから算定。民間プローブデータのない路線は、10km/hと想定

## 2. 広域的・地域的な整備効果

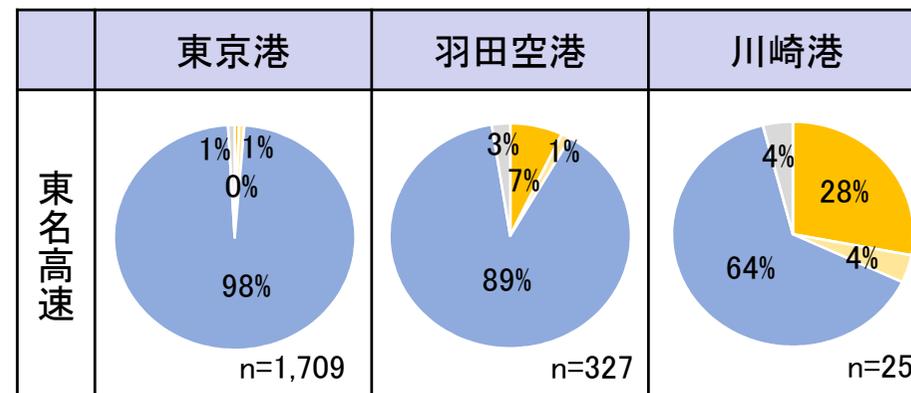
---

- 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經由。
- 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。



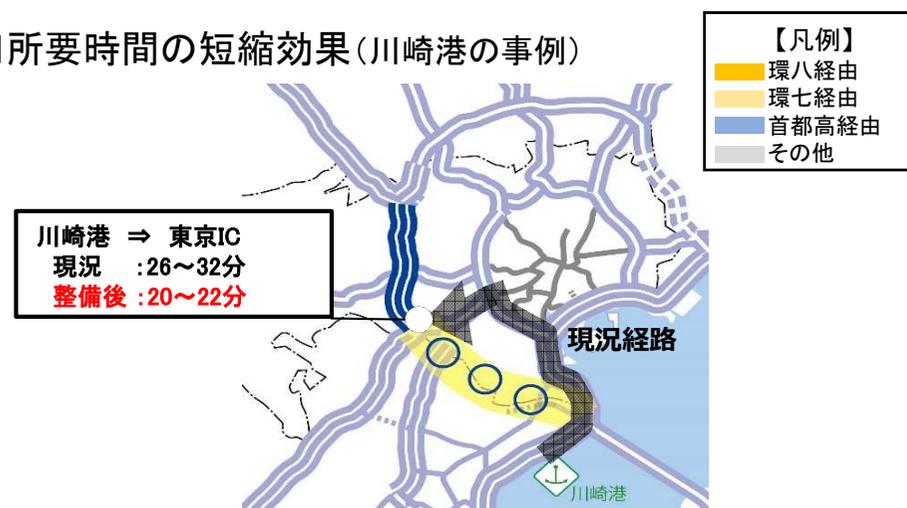
※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点

### ■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

### ■所要時間の短縮効果(川崎港の事例)



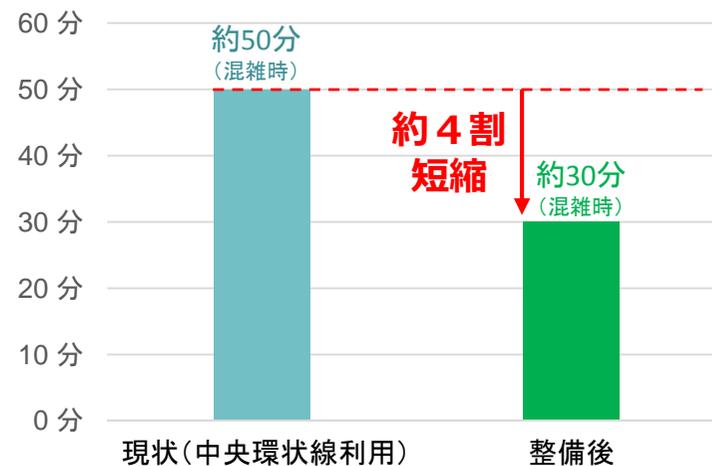
※所要時間は、ETC2.0(H28.4～6データ)を用いて算出(平均値と90%タイル値を表記)  
 ※外環(東名～湾岸、関越～東名)は、外環(関越～東名)の設計速度80km/hと設定  
 ※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点

- 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。
- 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。

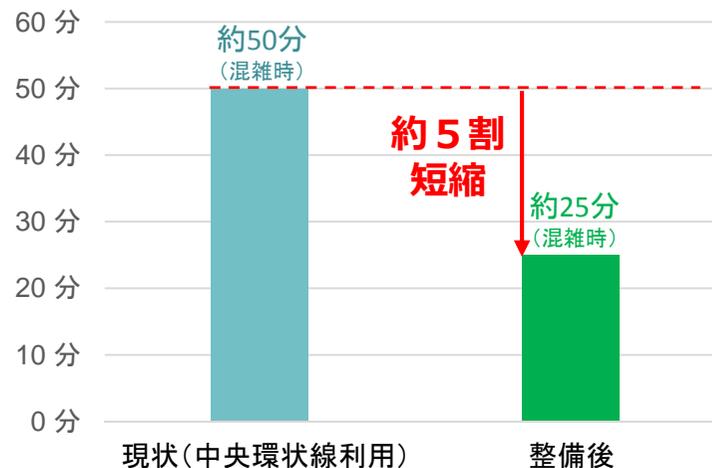


※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点

[事例] 調布IC⇔国内線ターミナルの所要時間



[事例] 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

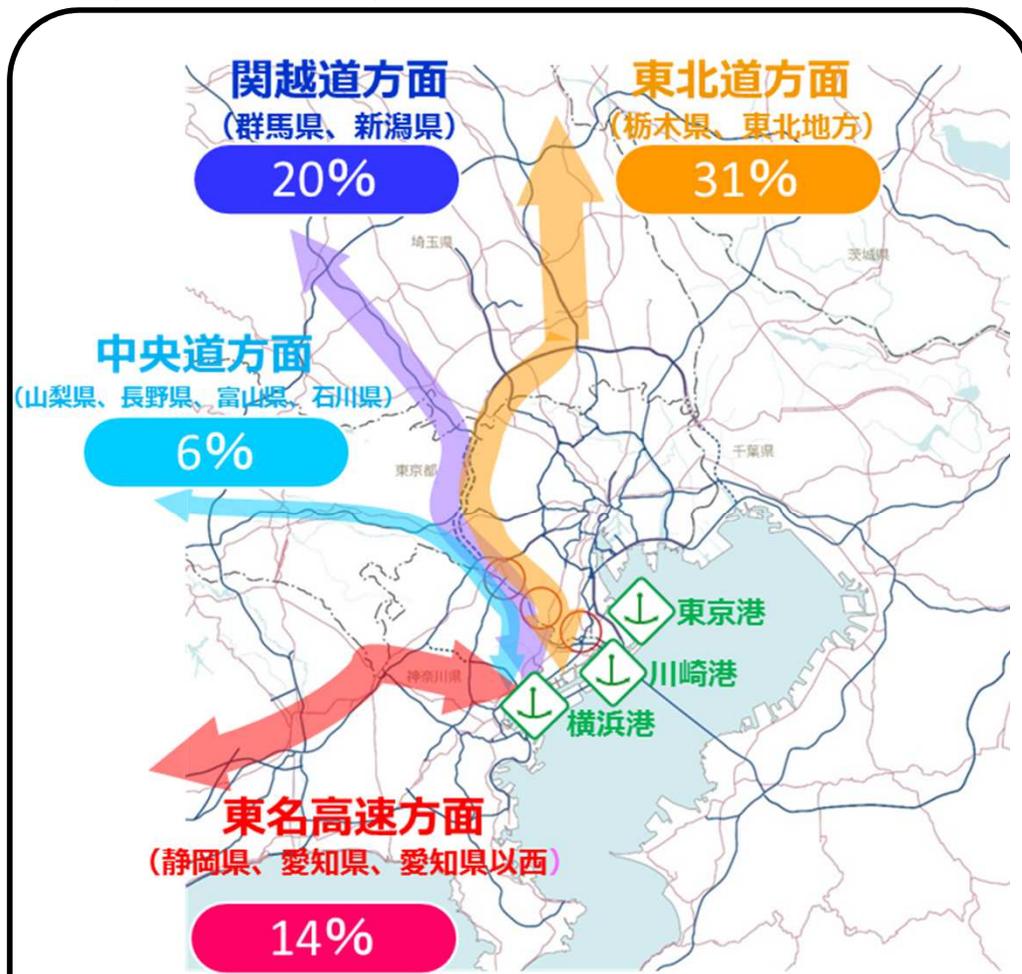
※国内線: 空港中央IC・国際線: 羽田IC・空港西ICと設定

※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

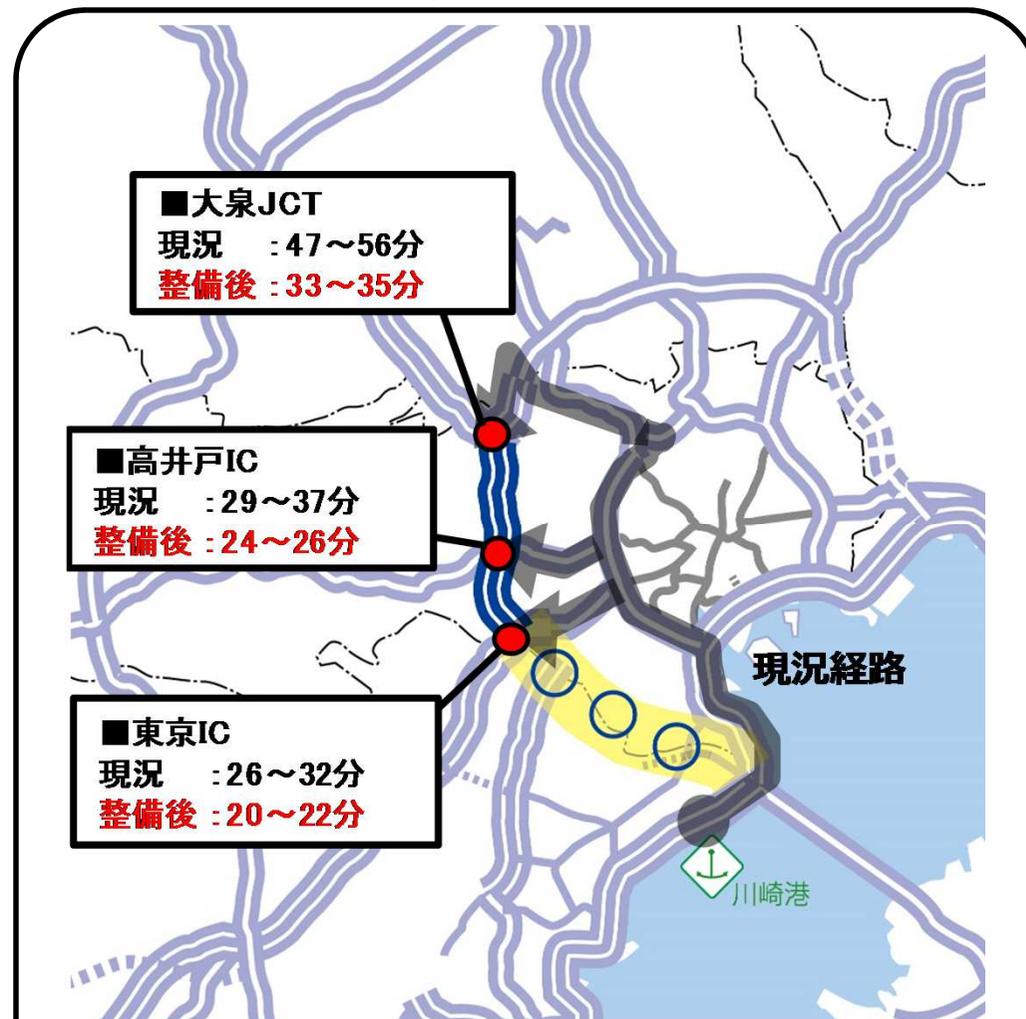
- 京浜港発着の長距離輸送は、東名高速、中央道、関越道、東北道の4方面で約7割を占める。
- 外環道(東名高速～湾岸道路間)の整備によりアクセス機能が向上し、物流の効率化が期待される。

■京浜港の方面別長距離貨物量の割合



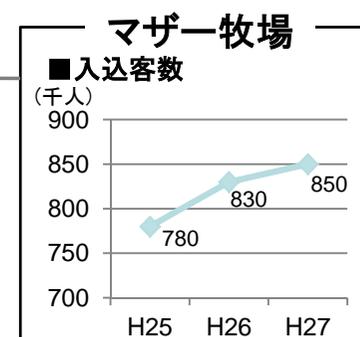
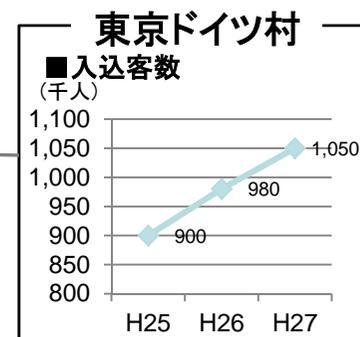
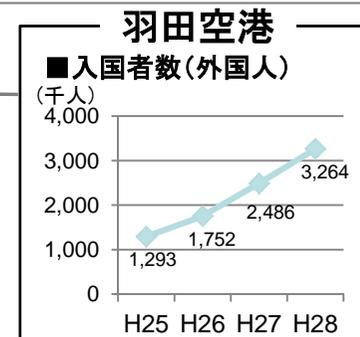
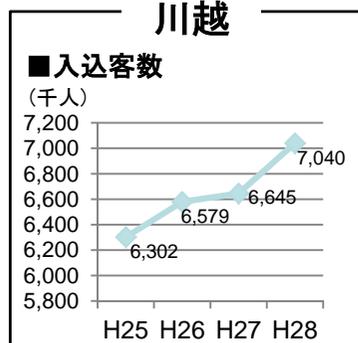
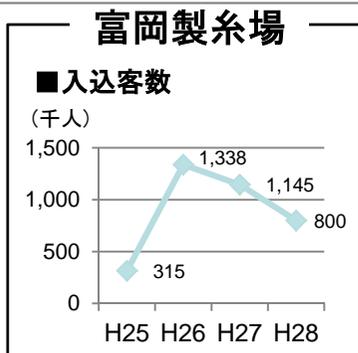
※長距離とは1都3県を除く道府県への輸送  
 ※その他については、北海道、茨城県、沖縄県  
 資料:平成25年度コンテナ貨物流動調査より作成

■所要時間の短縮効果(川崎港の事例)



※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

- 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。



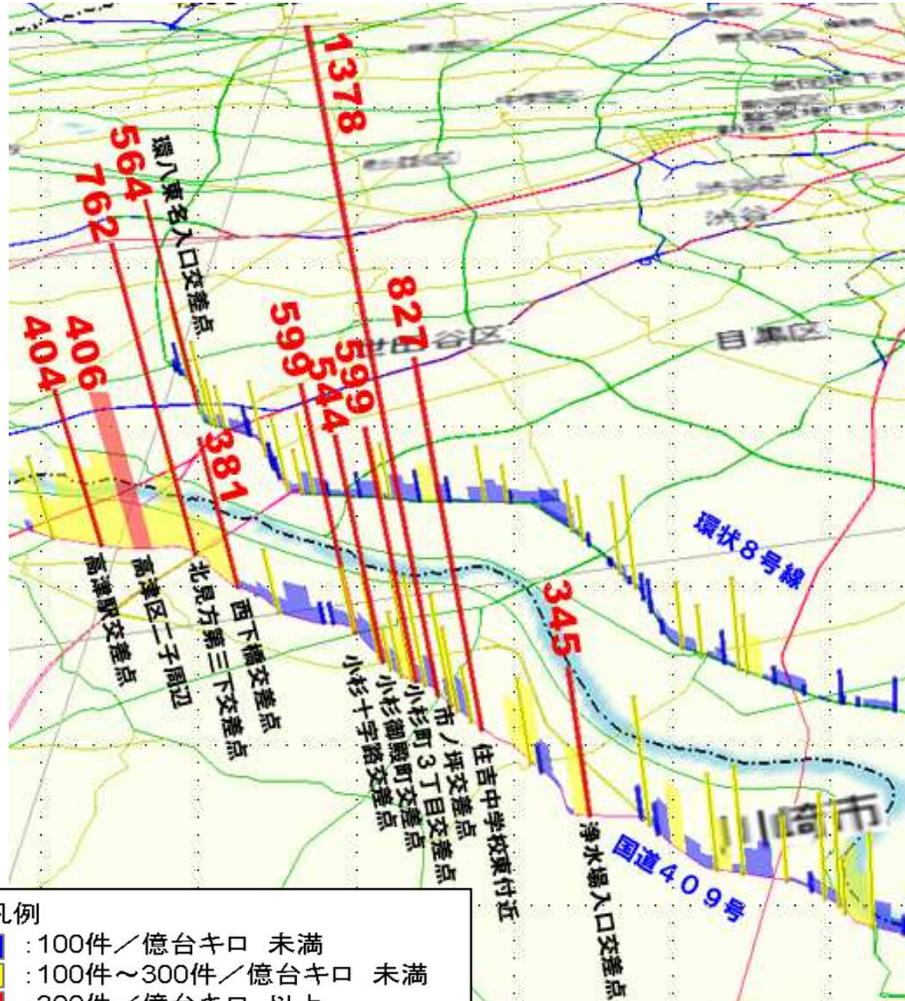
※所要時間は、ETC2.0(H28.9～11データ)を用いて算出(所要時間の10%と95%タイル値を表記)  
外環(東名～湾岸、関越～東名)は、外環(関越～東名)の設計速度80km/hと設定

※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点



- 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。
- 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。

■ 環状8号線、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



■ 環状8号線の主な抜け道のルート



### 3. 概略ルート、構造等の比較

---

# 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		1号羽田線昭和島JCTに接続し、東海JCTで湾岸線に接続	1号横羽線大師JCTに接続し、川崎浮島JCTで湾岸線に接続		
広域的な視点	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。			
	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	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	中央環状線経由と比較して約6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	中央環状線経由と比較して約7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

<p>概要図</p>			
<p>比較案</p>		<p><b>案1</b> 東京側で第三京浜に接続</p>	<p><b>案2</b> 川崎側で第三京浜に接続</p>
<p>第三京浜との接続位置</p>		<p>第三京浜玉川IC付近</p>	<p>第三京浜玉川料金所付近</p>
<p>交通</p>	<p>周辺の高速道路との接続</p>	<p>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</p>	
	<p>既存道路への影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
<p>事業性</p>	<p>用地取得等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>支障物件数が数百件程度と多い。</li> <li>公務員宿舎跡地(公園予定地)の活用が考えられる。</li> </ul>	
	<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺に等々力溪谷(都指定名勝)等もある。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

<p>中間IC 想定位置</p>	<div data-bbox="1769 247 2105 486" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">—</span> 高速自動車国道</li> <li><span style="color: blue;">—</span> 事業中 首都高速道路</li> <li><span style="color: magenta;">—</span> 事業中 一般国道(指定区間)</li> <li><span style="color: magenta;">—</span> 一般国道(指定区間外)</li> <li><span style="color: green;">—</span> 主要地方道</li> </ul> </div> <div data-bbox="1769 582 2038 710" style="margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: orange; font-size: 20px;">○</span> 大田区付近</li> <li><span style="color: green; font-size: 20px;">○</span> 川崎市付近</li> </ul> </div>																													
<p>中間IC</p>	<p style="text-align: center;"><b>案1</b> 大田区付近</p>			<p style="text-align: center;"><b>案2</b> 川崎市付近</p>																										
<p>道路交通 への影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>																													
<p>高速道路 アクセス 不便地域の 解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域の高速道路アクセスが向上する。</li> </ul> <table border="1" data-bbox="313 1045 1131 1252" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域の高速道路アクセスが向上する。</li> </ul> <table border="1" data-bbox="1254 1045 2072 1252" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <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"> <li>・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。</li> <li>・埋蔵文化財包蔵地、史跡が点在している。</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・埋蔵文化財包蔵地、史跡は案1に比べて少ない。</li> </ul>																										

※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ない路線は10km/hと想定。

○外環道(東名高速～湾岸道路間)の構造については、大都市部での事例を参考に、地下式、掘割式(半地下式)、高架式が考えられる。

比較案	案1 地下式	案2 掘割(半地下)式	案3 高架式
イメージ図	<p>&lt;事例&gt;外環道(関越道～東名高速)等</p>	<p>&lt;事例&gt;外環道(大泉JCT～和光北IC)等</p>	<p>&lt;事例&gt;外環道(和光北IC～三郷南IC)等</p>
道路構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下式のため、地表部のコントロールポイントの回避が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>掘割式のため、案1に比べて地表部のコントロールポイントが多い。</li> <li>環境施設帯が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架式のため、案1に比べて地表部のコントロールポイントが多い。</li> <li>環境施設帯が必要となる。</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>地表を改変する範囲はJCT・IC部のみであるため、他案に比べ環境への影響が小さい。</li> <li>JCT・IC部では地盤沈下や地下水への影響について検討する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案1に比べて地表を改変する範囲が大きいため、環境への影響が大きい。</li> <li>地盤沈下や地下水への影響について検討する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案1に比べ地表を改変する範囲が大きいため、環境への影響が大きい。</li> <li>他案に比べ道路の存在に対し日照障害、電波障害等の配慮が連続的に必要。</li> </ul>
景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>JCT・IC部、換気塔で景観への配慮が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案1に比べて景観への配慮が連続的に必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架式となるため、他案に比べて景観への影響が大きい。</li> </ul>
事業性 (移転の影響等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>他案に比べて移転棟数は少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案1に比べて移転棟数が多い。</li> <li>周辺地域に点在している史跡等への影響が考えられる。</li> <li>案1に比べて機能補償道路の整備が多くなる。</li> </ul>	
その他 (地域の分断)	<ul style="list-style-type: none"> <li>他案に比べて道路構造物による地域分断への影響が小さい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案1に比べて道路構造物による地域分断への影響が大きい。</li> </ul>	

# 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。

	東京都(世田谷区と大田区)	川崎市
	代表的な施設	代表的な施設
文化財指定 史跡等	等々力溪谷、野毛大塚古墳、亀甲山古墳、池上本願寺(国指定)等多数	川崎河港水門(国登録)、春日神社(県指定)等
神社仏閣	池上本門寺等	川崎大師等
学校	大学: 東邦、駒澤、国土館、産業能率、成城、多摩美術、東京農業、日本体育、日本、武蔵工業(10箇所)	大学: 日本医科、洗足学園音楽(2箇所)
病院 (災害拠点病院)	東邦大学医療センター大森病院 大森赤十字病院、東京労災病院、池上総合病院、荏原病院(5箇所)	川崎市立川崎病院、日本医科大学武蔵小杉病院、帝京大学医学部付属溝口病院(3箇所)
公園	砧公園、等々力溪谷公園等	等々力緑地等
工場等	多摩川清掃工場、砧下浄水場等	等々力水処理センター等

