

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）の開催結果概要

平成28年2月10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、以下を確認し、意見交換を行った。

■協議会を設置し、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

■首都圏における道路ネットワークの状況、課題について

○中央環状線が全通し、圏央道が概成しつつあること

○中央環状線の内側において渋滞が大きく減少するなどの効果も発現している一方で、大橋JCTなどに局所的な交通集中、渋滞が発生していること

○外環道も千葉県区間や関越道～東名高速間において一定の進捗が図られているが、東名高速～湾岸道路間は計画が具体化されていないこと

■地域の状況、課題について

○第三京浜が環状道路に未接続であり、端末部から交通が一般道に流出入していること

○東名高速～湾岸道路間がつながっていない状況下の生活環境等に懸念の声があること

○多摩川の対岸である川崎市域を含め、周辺の環状8号線や国道409号等の幹線道路や主要交差点においては依然、渋滞と交通事故が発生していること

○東名高速～湾岸道路間は周辺に主要な空港・港湾である羽田空港や京浜港、広域的な防災拠点が存在すること

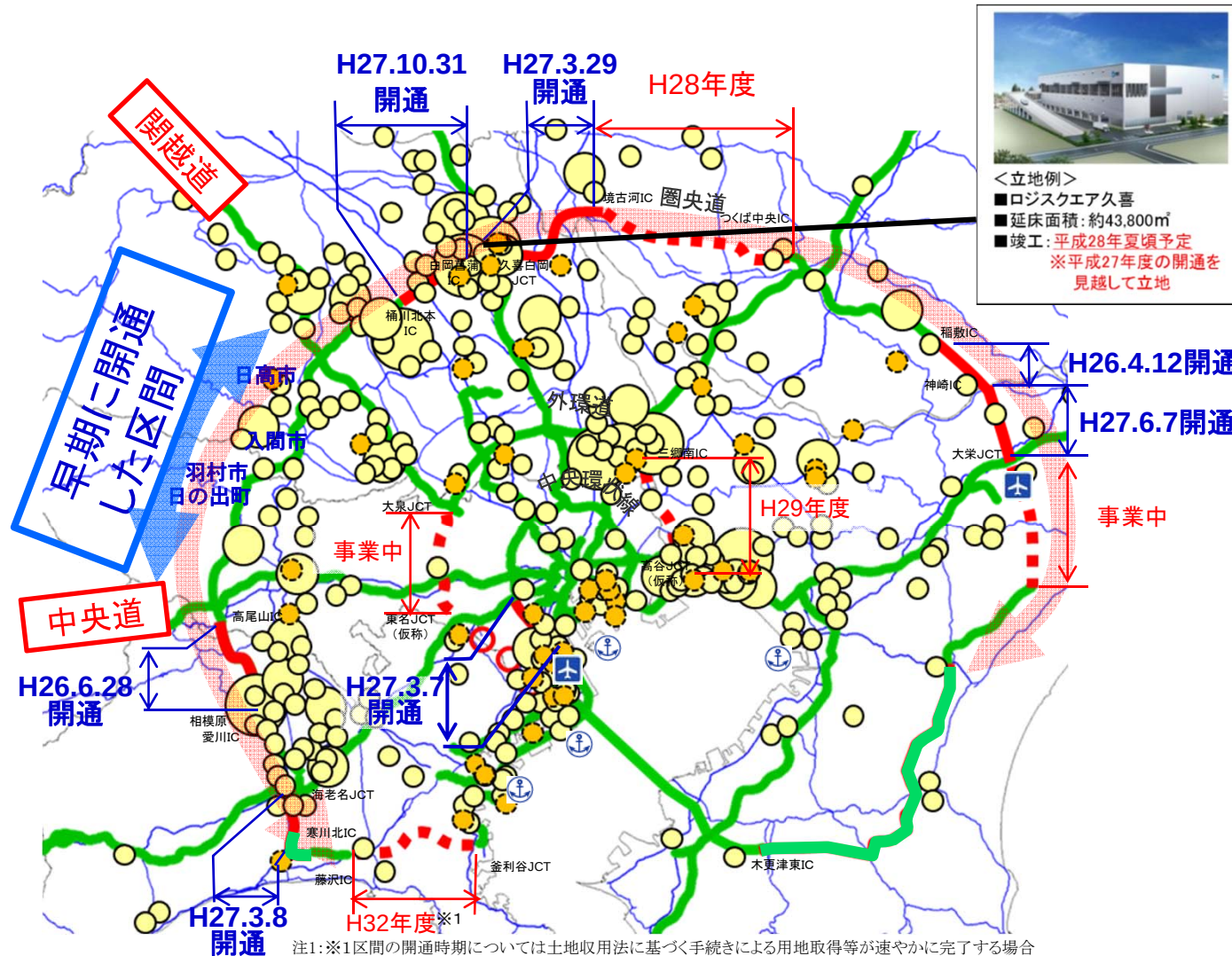
■東名高速～湾岸道路間は外環道の最後の区間であるとともに、3環状の総仕上げの区間であり、つなげることで中央環状線や圏央道のように大きな効果が期待されることから、その整理は地域的視点のみならず広域的視点からも行うことが望ましいこと

■計画の具体化に向けた検討の進め方について、今後、議論を進めること

以 上

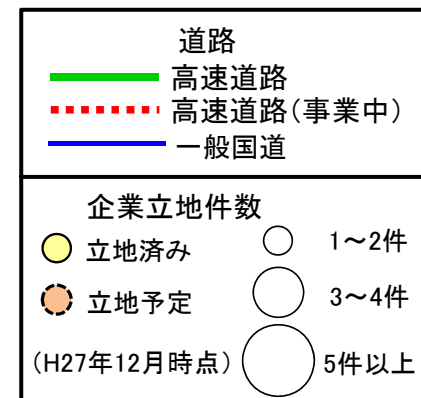
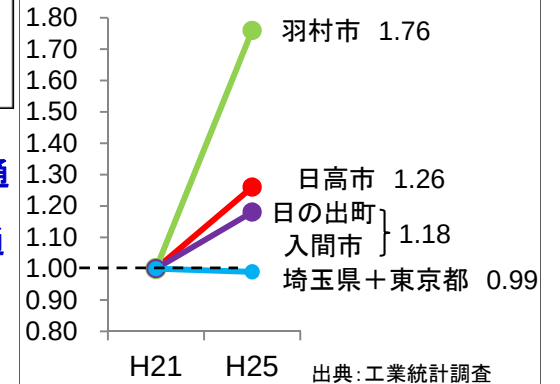
圏央道の整備効果

- 圏央道の開通に伴い、沿線に工場や物流施設が多数集積し、開通済み区間（関越道～中央道間）では、製造品出荷額が約1.2～約1.8倍に増加している。



平成19年に全通した中央道～関越道間では、すでにストック効果が発現

製造品出荷額の伸び率



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

注2：久喜白岡JCT～本更津東IC間は、暫定2車線

注3：圏央道の釜利谷JCT～戸塚IC、栄IC・JCT～藤沢IC、大栄JCT～松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

出典) 国土交通省調べ(平成22年以降に立地した、または立地予定の物流施設および工場を対象に作図)

中央環状線と東京外かく環状道路の状況

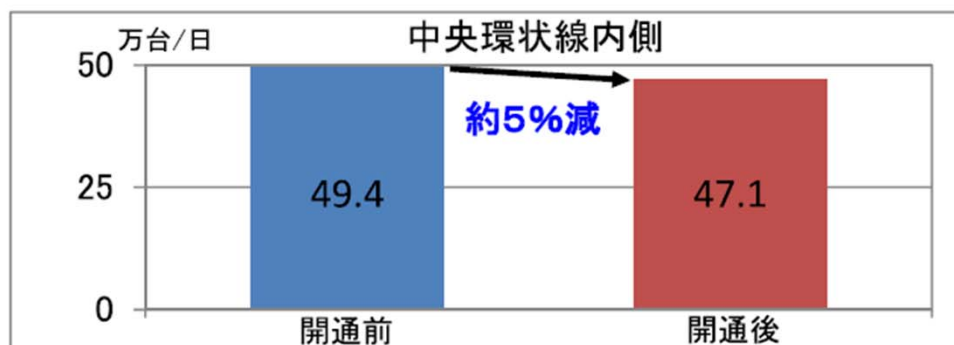
- 首都高中央環状線が平成27年3月の品川線開通により全線開通し、東京外かく環状道路も千葉県区間が平成29年度に開通予定。
- 残る区間のうち、関越道～東名高速間も一定の進捗が図られているが、東名高速～湾岸道路間は計画が具体化されていない。



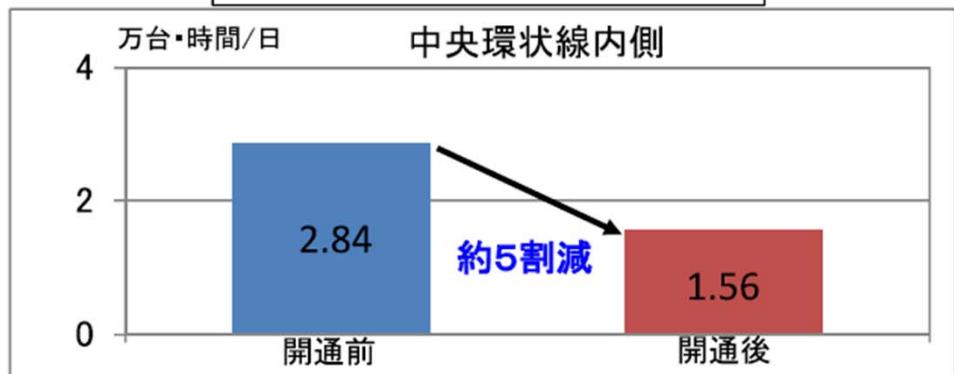
中央環状全線開通にともなう高速道路の交通状況の変化

- 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。

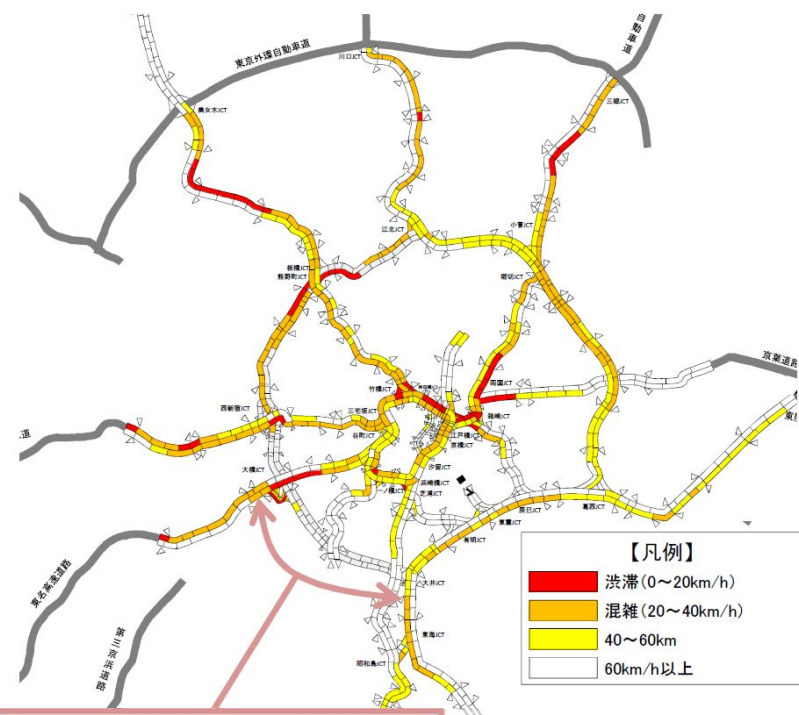
交通量の変化



渋滞損失時間の変化



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

＜使用データ＞ 車載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5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

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

東京外かく環状道路の概要

- 東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路。

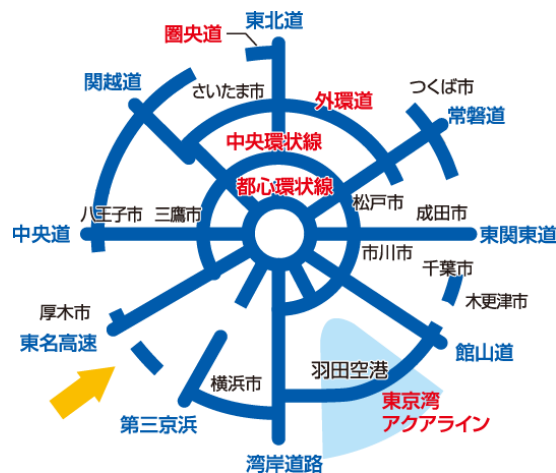


- ・ 大泉JCT～三郷南ICの約34kmが開通済。
- ・ 三郷南IC～高谷JCTの約16kmについては、平成29年度開通予定。
- ・ 大泉JCT～東名JCTの約16kmについては、用地取得率が6割を超えるとともに、JCTにおいて工事を推進するなど事業が進捗。
- ・ 東名高速～湾岸道路間については、予定路線に位置付けられているが、計画は具体化されていない。

3環状9放射ネットワークによるリダンダンシーの確保

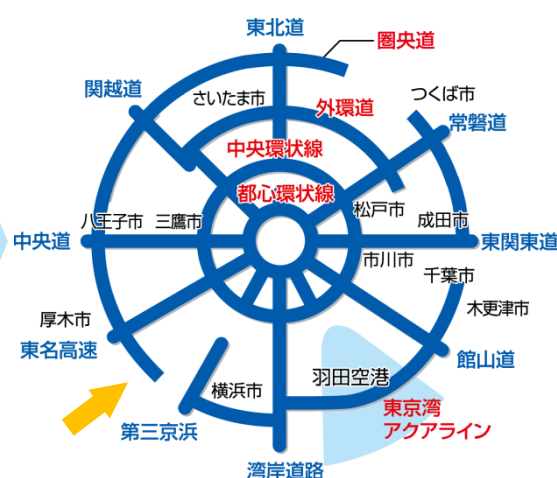
- 首都圏3環状道路の整備により、東名高速などの放射方向の高速道路で災害や事故等により通行止めが発生しても、環状道路を経由し迂回することが可能になる。
- 例えば、H24.4時点で5ルートだった東名高速から都心への到達パターンは、現在70ルート。最終的には1,470ルートとなる。

4年前は
5ルートのみ



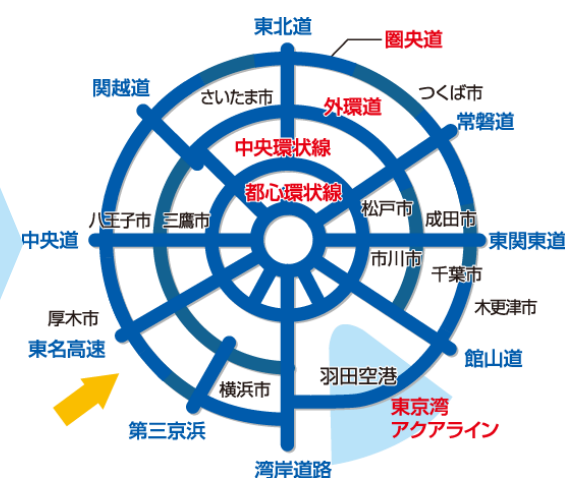
H24.4末時点

現在は
70ルートまで増加



H27.10末時点

3環状が完成すれば
1470ルートに



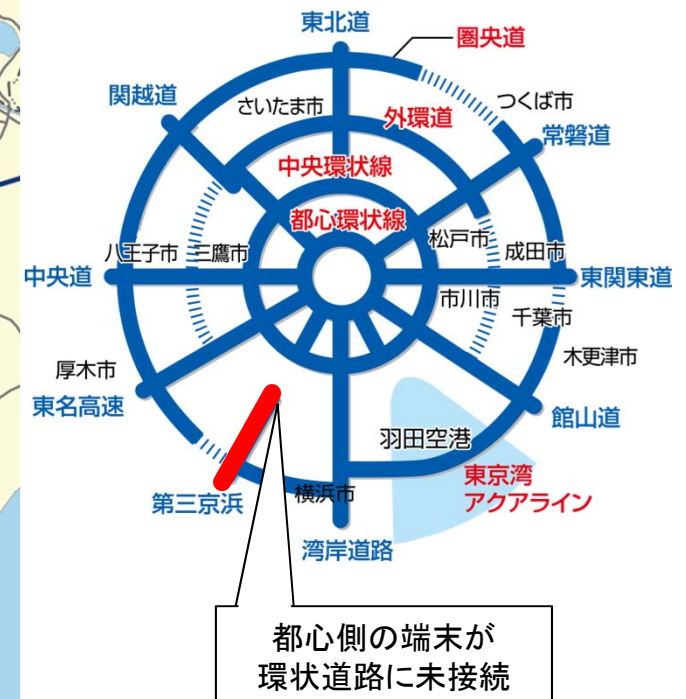
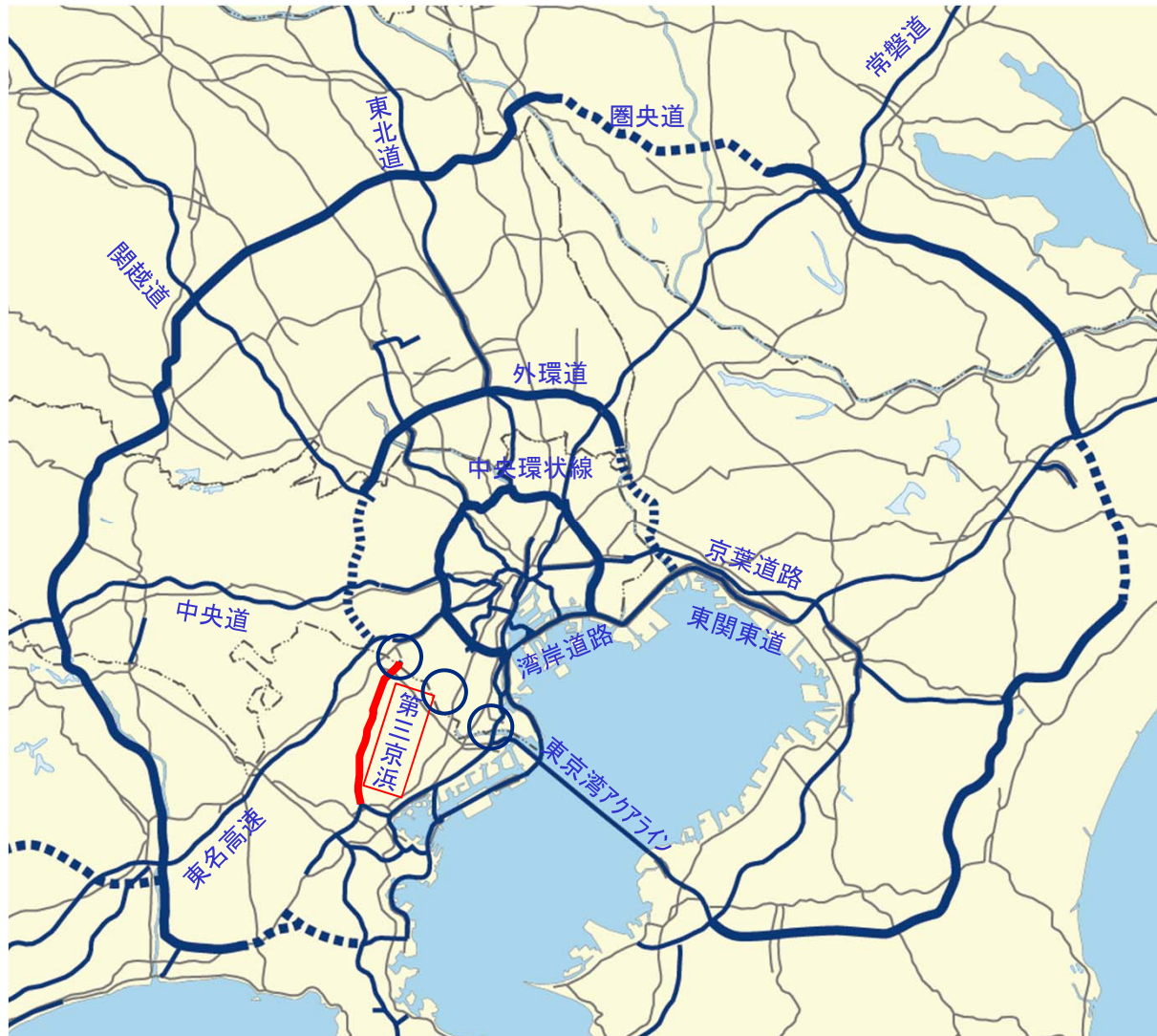
3環状完成時点

東京区部南西部・川崎市域の状況



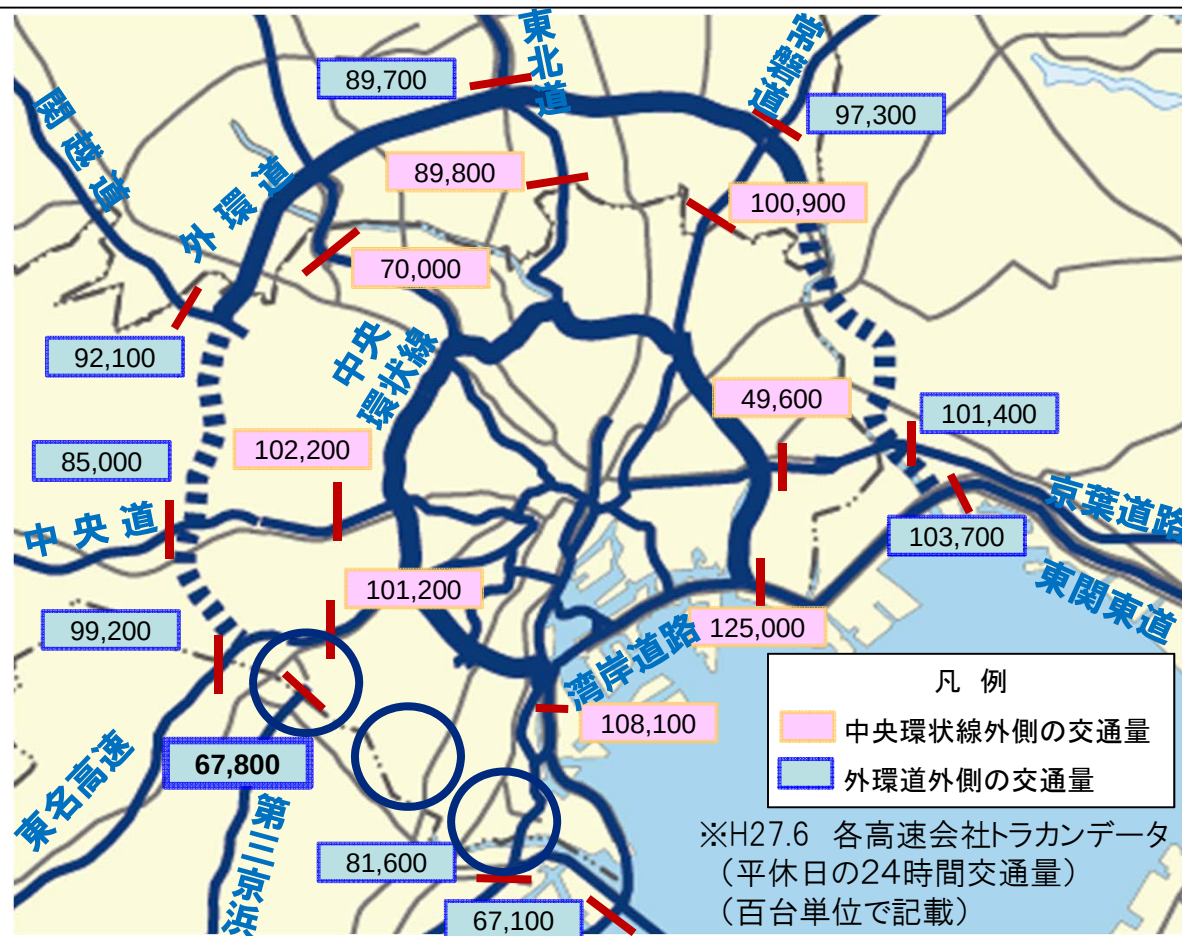
環状道路に未接続の放射道路が存在

- 東名高速～湾岸道路間は、計画が具体化されていない。
- 9放射の中で、都心側の末端が環状道路に繋がっていないのは第三京浜のみ。



放射道路の断面交通量

- 第三京浜の末端で、1日約7万台が都内の一般道に流出入している。
- 関越道～東名高速間の開通時に、東名高速～湾岸道路間が整備されないことによる東名JCT周辺の渋滞等に対する懸念の声がある。



東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)対応の方針より[国交省・東京都(H21.4)]

<これまでにいただいた意見>

- 東名以南が延伸されないまま東名ジャンクションが整備されるとジャンクション周辺の道路が渋滞すると思われ、それらが生活道路へ影響を及ぼすことが心配(後略)
- 大気質への影響を考慮して東名以南を整備して欲しい

東京区部南西部・川崎市域における主要な渋滞箇所

○ 東京区部南西部・川崎市域においては、放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生。



※首都圏ボトルネック協議会において主要渋滞箇所を選定された箇所のうち、同一路線で主要渋滞箇所が連続している箇所(H25.1公表)

環状8号線・国道409号の旅行速度

- 主要幹線道路である環状8号線・国道409号線では、特に東名高速～第三京浜間と国道1号～産業道路間を中心に、主要交差点を先頭として渋滞が発生している。

路線位置



沿道写真

①環状8号線瀬田交差点

- ・内陸方面が交差点を先頭に渋滞

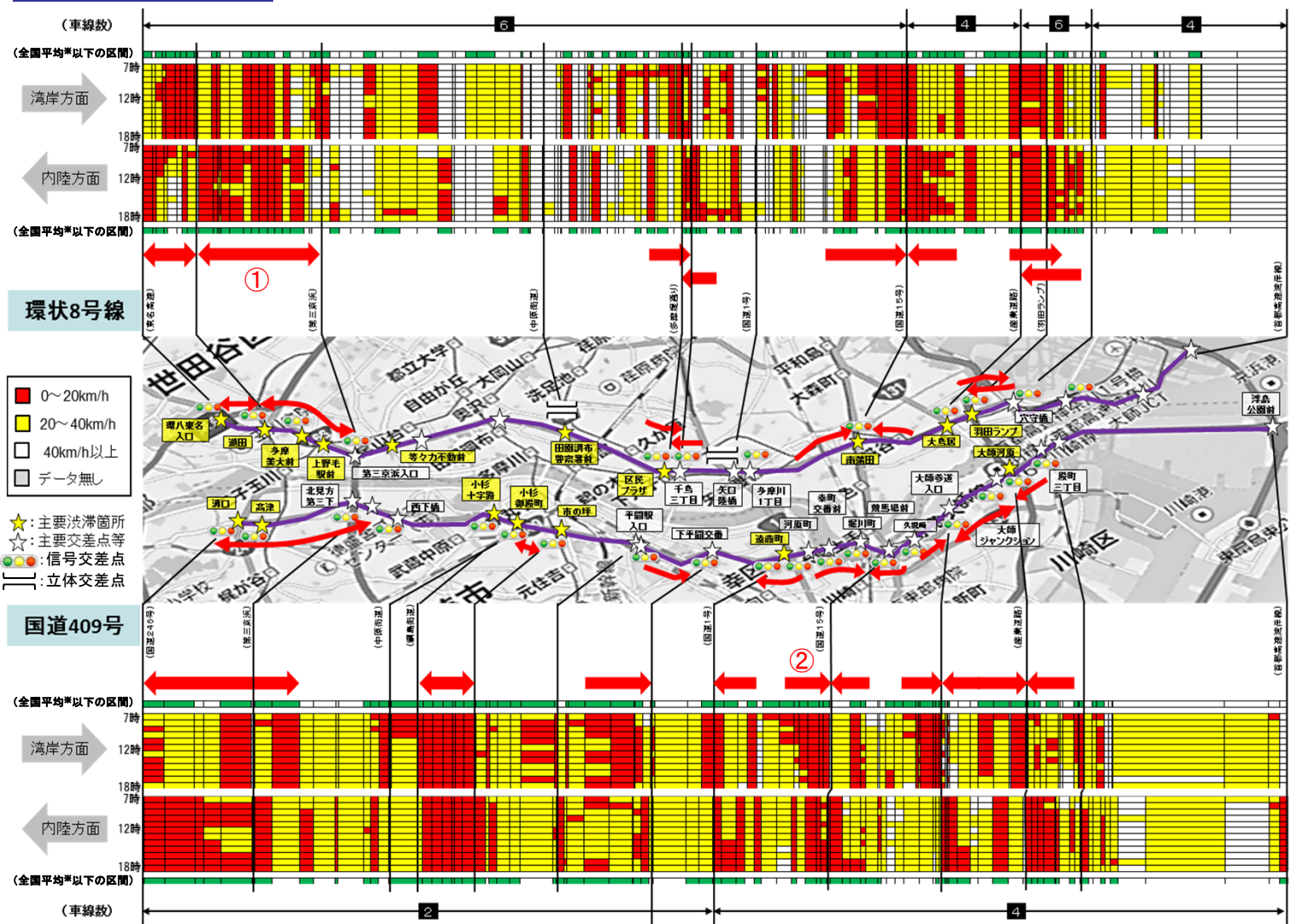


②国道409号堀川町交差点付近

- ・内陸、湾岸方向に渋滞



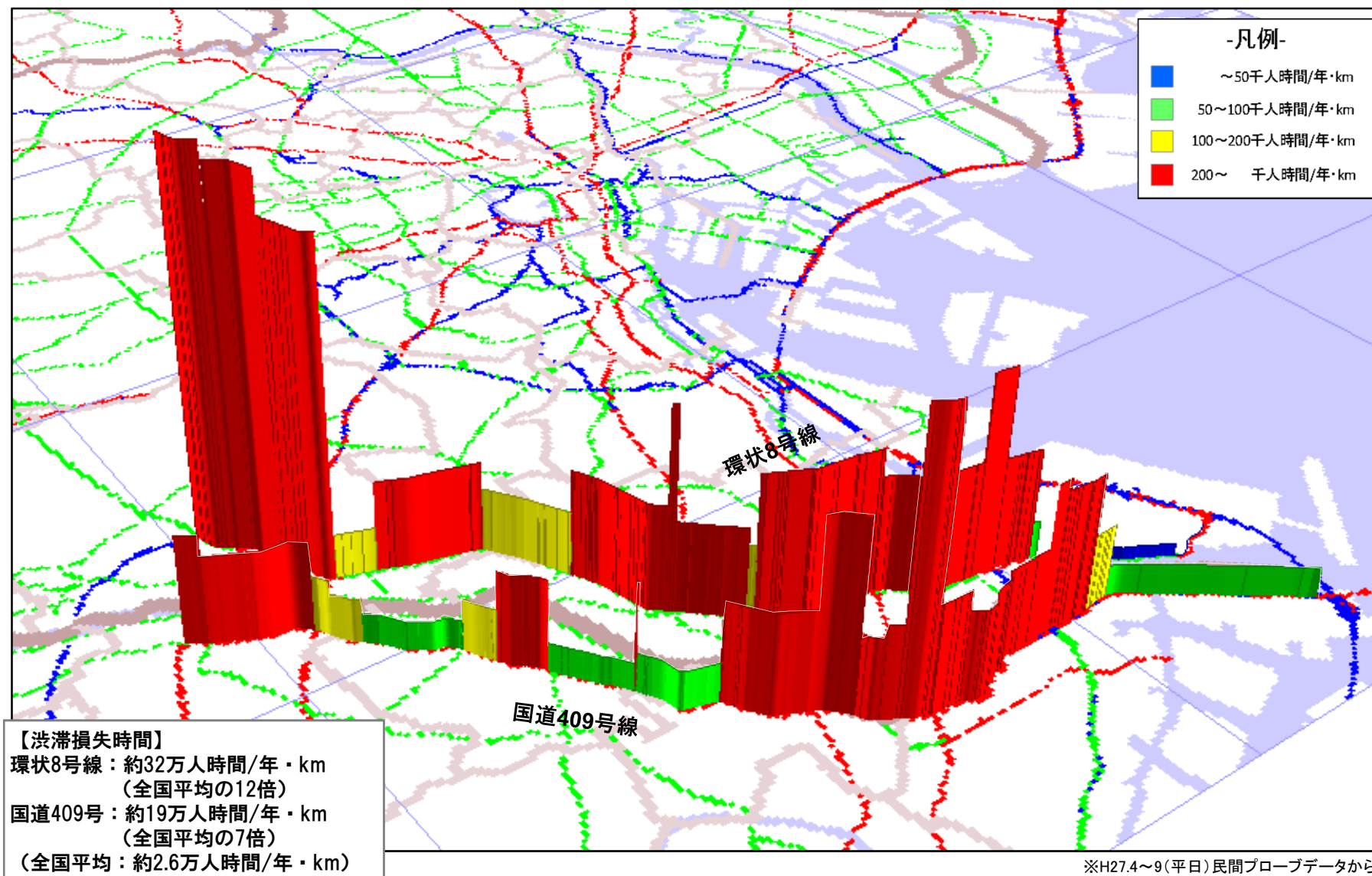
旅行速度



※全国平均: H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度の全国平均(一般道路計)26.1km/h ※H27.4~9(平日)民間プローブデータから算定

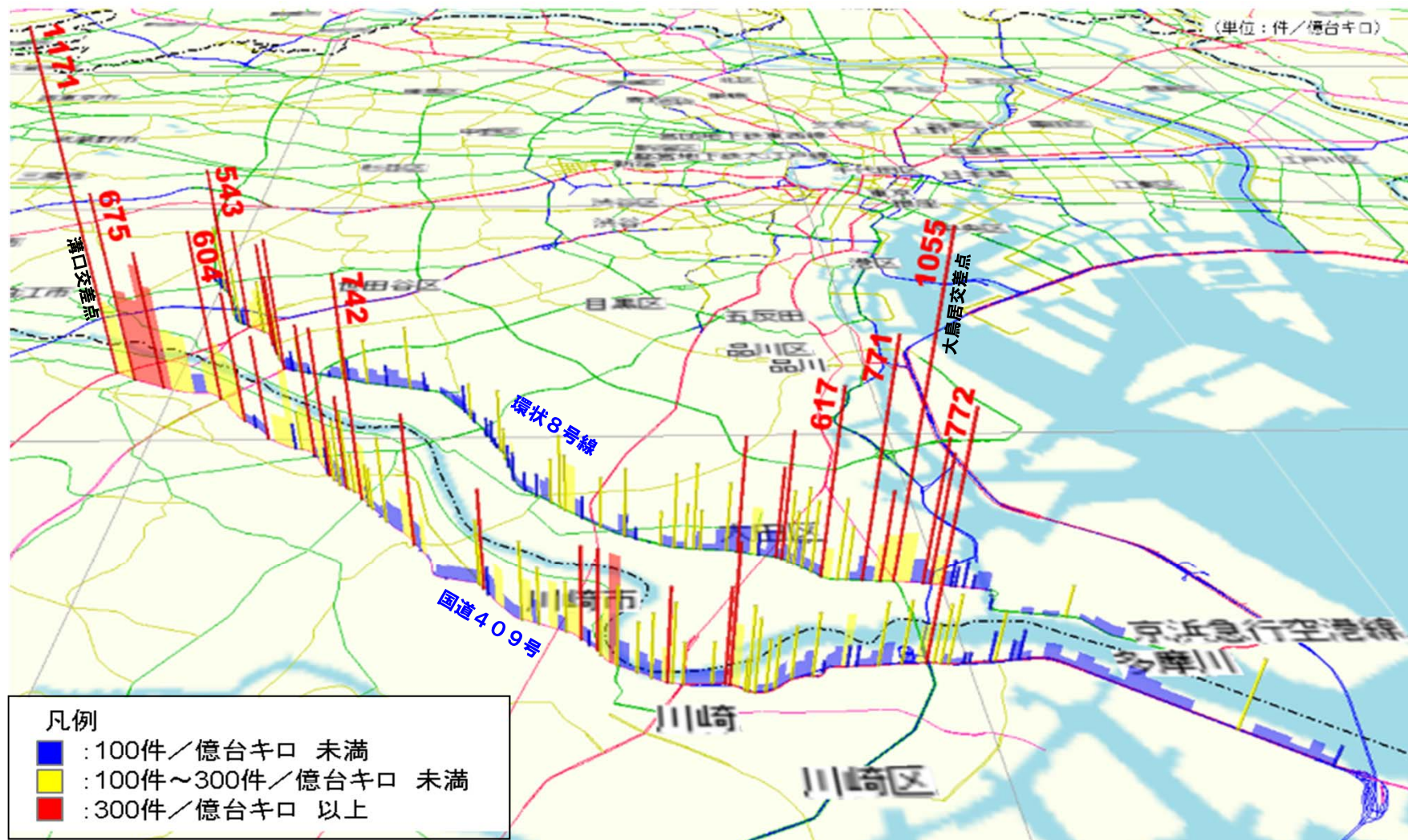
環状8号線・国道409号の渋滞損失

- 主要幹線道路である環状8号線・国道409号線の渋滞損失は、全国平均の7～12倍。
特に、環状8号線の東名高速～第三京浜間が著しい。



環状8号線・国道409号の死傷事故率

- 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。

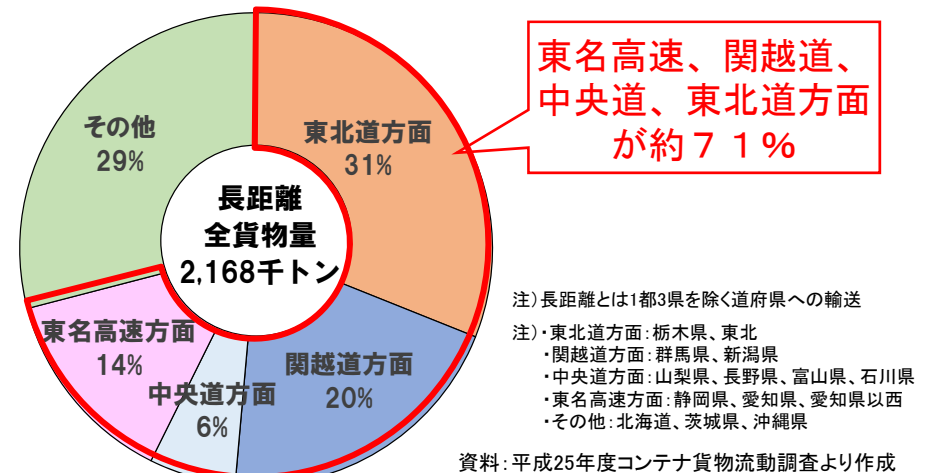


立地する主要な空港・港湾

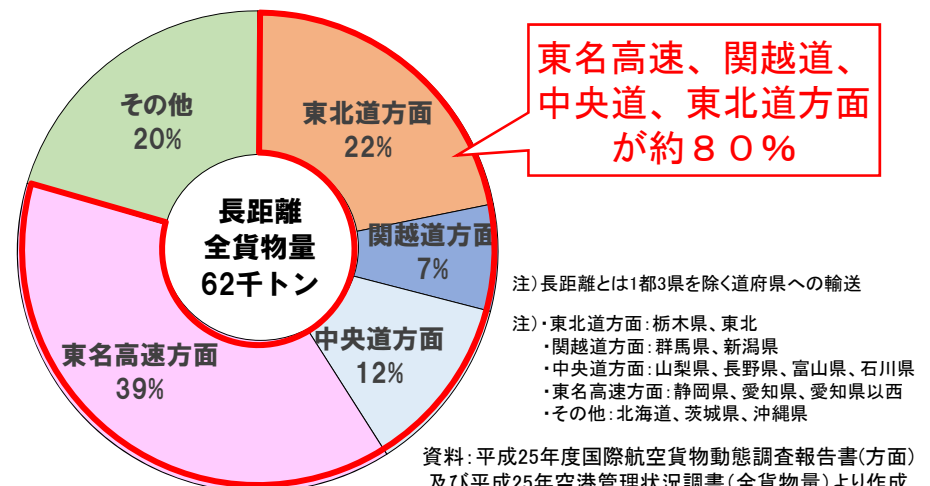
- 当該地域は、臨海部に我が国のゲートウェイである羽田空港・京浜港が立地。
- 首都圏のみならず遠方へ輸送するために各放射高速への円滑なアクセスが必要。



臨海部と主な放射高速の位置関係



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

羽田空港の旅客利用の状況

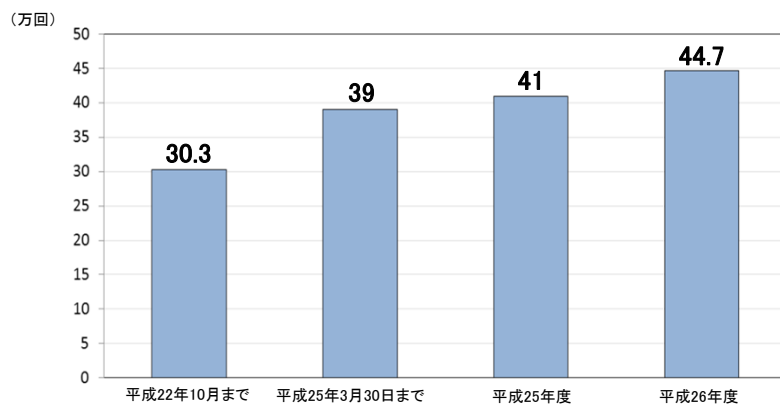
- 羽田空港の乗降客数は国内線、国際線の合計で年間7千万人を越え、全国一位。
- 羽田空港へのアクセス手段のうち、約半分は「バス」「自家用車」「タクシー」を利用。

■羽田空港の乗降客数の推移



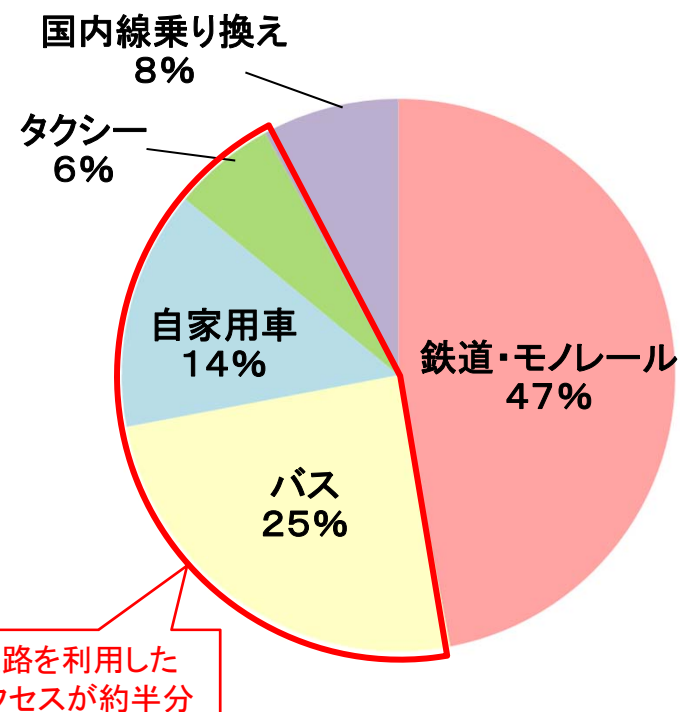
出典:国土交通省 航空統計データ『空港管理状況調書』(H26)

■羽田空港の発着枠の増加



資料: 国土交通省航空局資料(H25)

■羽田空港へのアクセス分担率



出典: 平成26年度国際航空旅客動態調査速報値

防災拠点等の配置状況

- 臨海部には、災害時における海上・河川・陸上輸送等への中継基地や広域支援部隊等の一時集結地等として機能する東扇島広域防災拠点が整備されている。



【首都圏の防災拠点等】

出典：『「首都直下地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画』より作成



立川広域防災基地：災害対策本部機能の代替施設
有明地区：応援部隊の活動拠点や広域医療搬送の拠点
東扇島地区：物流のコントロール拠点

【防災基地、広域防災拠点の位置図】

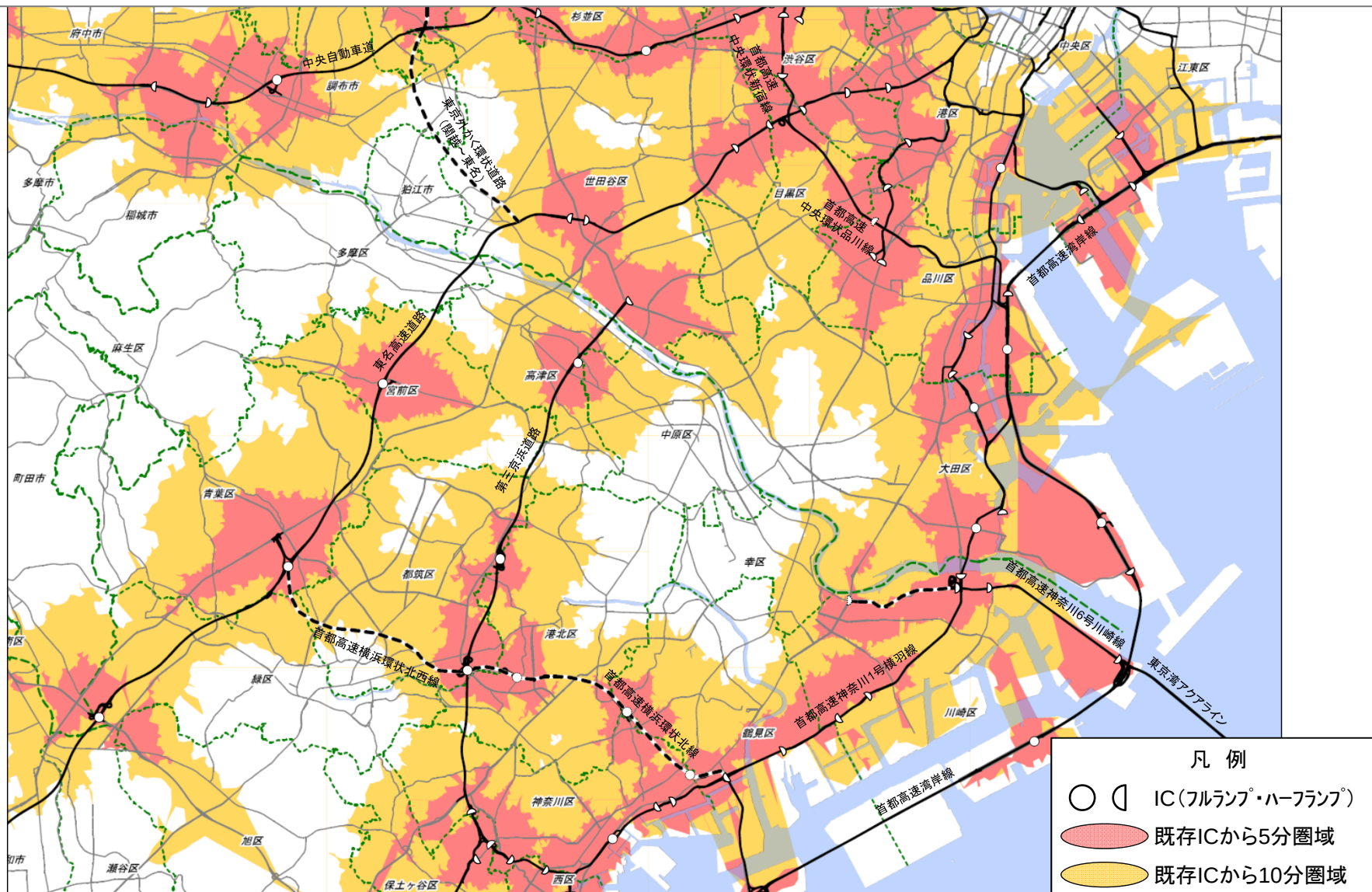
災害対策基本法に基づく緊急災害対策本部の設置場所

- ①総理大臣官邸(危機管理センター)
- ②内閣府(8号館)
- ③防衛省(中央指揮所)
- ④災害対策本部予備施設へ(立川広域防災基地内)

出典：内閣府HP (<http://www.bousai.go.jp/oukyu/kunren/yobishisetu/>)

高速道路へのアクセス

- 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
 ※民間プローブデータの無い路線は、10km/hと想定

※H27.4～9(平日)民間プローブデータから算定

川崎縦貫道路計画

- 川崎縦貫道路は、川崎市を縦貫し、川崎市内各地を相互に連絡することで、開発拠点を支援するとともに、他の幹線道路と一体となったネットワークを形成する路線。
- 既に事業中のⅠ期区間(湾岸道路～国道15号:L=8.4km)と調査中のⅡ期区間(国道15号～東名高速:L=約15km)からなる延長約23kmの幹線道路。



【経緯】

- 平成2年8月 都市計画決定
(国道15号～浮島)
- 平成6年12月 川崎縦貫(Ⅱ期)地域高規格道路、計画路線に指定
- 平成7年8月 川崎縦貫(Ⅱ期)地域高規格道路、調査区間に指定
- 平成9年12月 アクアライン(浮島JCT)開通
- 平成14年4月 高速川崎縦貫線(浮島JCT～殿町IC)開通
- 平成18年2月 大師JCTの整備方針公表
 - ・大師以西の整備先送り
 - ・大師JCTの暫定型整備
- 平成22年10月 高速川崎縦貫線(殿町IC～大師JCT)開通