

3 課題等を踏まえた対策案の検討

3.1 道路計画の必要性の整理

(1) 東京南西部地域におけるニーズ・課題の要因

前章のニーズ・課題の整理結果を受けて、東京南西部地域におけるニーズ・課題の要因について下記の通り整理する。

- A. 臨海部（羽田空港・京浜港）と放射高速道路間の不十分な道路ネットワーク
- B. 産業・商業などの地域産業を支えるには不十分な物流ネットワーク
- C. 観光振興に資する道路ネットワークの不足
- D. 災害時における脆弱な緊急輸送ネットワーク
- E. 都心部における通過交通等による慢性的な交通渋滞
- F. 沿道環境の残存する環境負荷要因
- G. 地域道路における渋滞区間の存在
- H. 地域道路における事故危険箇所の存在
- I. 抜け道利用交通による生活道路環境の悪化
- J. 高速道路にアクセスしにくいエリアの存在
- K. 企業立地や防災等の沿線まちづくりの推進

(2) 道路事業の必要性の整理

前項の要因を基に、解決の方向性・手段を検討し道路事業の必要性を整理する。

要因	A. 臨海部(羽田空港・京浜港)と放射高速道路間の不十分な道路ネットワーク
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 我が国の玄関口である羽田空港、京浜港へのアクセス性を向上し広域物流の効率化を図るために、羽田空港、京浜港と背後圏を結ぶ交通ネットワークが連結する必要がある。 ➤ 国際競争力強化を図るために、羽田空港、及び羽田空港の近接性を活かしたエリア(多数の研究機関が存在)と背後圏のアクセス性を向上する必要がある。 ➤ 京浜港は今後、約2倍(R12年/H20年)の貨物量増加を見込んでおり、港湾エリアへの速達性・アクセス向上を図る必要がある。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備
要因	B. 産業・商業などの地域産業を支えるには不十分な物流ネットワーク
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 産業の事業所数、従業員数は減少傾向にあるため、地域間連携に繋がる道路ネットワークを拡充することで、産業を下支えする必要がある。 ➤ 商業の事業所数、年間商品販売額は増加傾向にあるため、道路ネットワークを拡充することで、商業の更なる活性化を図る必要がある。 ➤ 生産性の向上を通じ、持続的な経済成長に貢献する必要がある。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備 ◇ 道路事業;現道拡幅
要因	C. 観光振興に資する道路ネットワークの不足
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 羽田空港は、外国人旅客数も近年増加傾向であるとともに、航空需要予測も1.4倍(H32年/H22年)を見込んでおり今後も需要増加が見込まれることから、増加する羽田空港利用者のアクセス性向上や円滑な移動を支援する必要がある。 ➤ 広域的な観光圏域の拡大を図るために、我が国の玄関口である羽田空港と観光地との最短ルートを形成する必要がある。 ➤ 我が国、首都圏の魅力ある観光地形成に寄与する必要がある。 ➤ 高速道路ネットワークとして千葉県・神奈川県のみならず関東一円に効果をもたらすため、アクアラインと連携する必要がある。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備 ◇ 道路事業;現道拡幅 ◇ その他事業(鉄道路線の整備)

要因	D. 災害時における脆弱な緊急輸送ネットワーク
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 中枢機能が集中している首都圏の環状道路ネットワークを形成するため、大規模災害時における緊急輸送道路ネットワークの信頼性を向上させる必要がある。 ➤ また、広域防災拠点へのアクセス向上や、災害発生時・発生後の復旧支援活動においても支援活動ルート確保を可能にするため、複数の迂回ルートを形成する必要がある。 ➤ 重度の患者が発生した場合など他の医療機関へのアクセス向上を図るため、ネットワーク機能の向上が必要となる。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備 ◇ その他事業(防災事業)
要因	E. 都心部における通過交通等による慢性的な交通渋滞
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 首都圏を通過する交通を転換させ、都心の混雑緩和を図る必要がある。 ➤ 首都圏が有する国際競争力の強化につなげるため、渋滞緩和を図りヒト・モノの円滑な動きを可能にする必要がある。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備
要因	F. 沿道環境の残存する環境負荷要因
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 排出ガス削減のため、幹線道路における混雑緩和及び旅行速度の向上が必要となる。 ➤ 交通量を減少し騒音の低下につなげるため、幹線道路や生活道路から高規格道路に交通を転換する必要がある。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備 ◇ その他事業(鉄道路線の整備)
要因	G. 地域道路における渋滞区間の存在
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 南北の主要軸整備により交通を転換し、沿線の渋滞緩和を図る必要がある。 ➤ 事業化路線との連携を図り、交通ネットワークの充実を図る必要がある。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備 ◇ 道路事業;現道拡幅

要因	H. 地域道路における事故危険箇所の存在
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 追突事故などの事故発生の可能性を減少させるため、交通を高規格道路に転換し、幹線道路の混雑減少を図る必要がある。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備 ◇ 道路事業;現道拡幅
要因	I. 抜け道利用交通による生活道路環境の悪化
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 幹線道路の混雑を回避するために地域の生活道路に侵入する通過交通を排除する必要がある。 ➤ 生活道路における事故発生の可能性を減少し歩行者の安全を確保するため、抜け道利用交通を生活道路から幹線道路に転換する必要がある。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備 ◇ 道路事業;現道拡幅
要因	J. 高速道路にアクセスしにくいエリアの存在
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域間の移動性を向上し、ヒト・モノの交流を活性化するため、高速道路へのアクセス性を向上する必要がある。 ➤ 交通基盤の整備は市民生活の豊かさに大きく関わることから、地域活力の向上が必要となる。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備
要因	K. 企業立地や防災等の沿線まちづくりの推進
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 高規格道路にアクセスしやすい環境を構築し、企業立地を促進することで地域活性化を図る必要がある。 ➤ 救急患者が発生した場合など他の医療機関へのアクセス向上を図るため、ネットワーク機能を向上する必要がある。 ➤ 台風などの災害時に多摩川の氾濫等災害リスクに対して、強靱なまちづくりの推進が必要。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路事業;高規格幹線道路の整備 ◇ その他事業(防災事業)

3.2 道路計画としての対策案の立案

3.2.1 道路計画により目指す目標の設定

前項の道路計画の必要性の整理を受けて、道路計画により目指す目標を以下の通り設定した。

- ① 東名等から我が国のゲートウェイへのアクセス強化
- ② 首都直下地震等の災害への備えとしての道路網の強化
- ③ 都心の渋滞緩和
- ④ 交通分担の整序化

上記の目標で解決を目指すニーズ・課題について道路計画を通じた対応関係を以下に示す。なお、上記に分類できないものはその他として整理する。

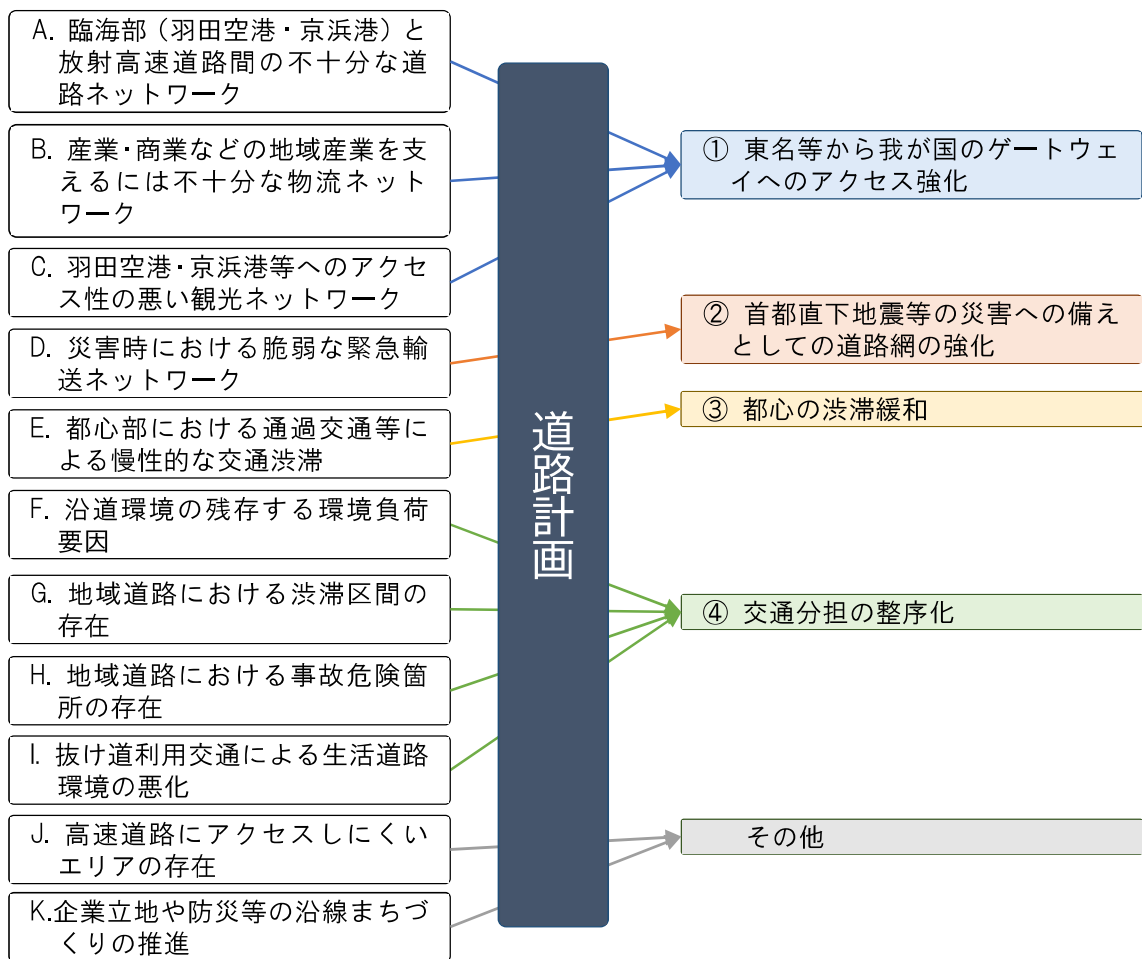


図 3-1 道路事業により目指す目標

3.2.2 道路事業による整備効果評価項目の設定

計画段階評価における評価項目の検討には、広域・地域的な課題・要因等に基づく政策目標に応じた項目の設定が必要である。また、コミュニケーションプロセスと連携した検討のため、客観性・合理性・公平性から総合的に分かりやすい項目の設定が重要である。

上記を踏まえ、前項で設定した対策案について、交通データや統計データ等の客観的なデータ等を用いて定量的に評価可能な項目を検討する。

(1) 政策目標に応じた評価項目の方針検討

東京南西部地域における新規路線整備で目指すべき目標として下記を設定した。本節では、設定した政策目標に対応した評価項目方針を検討した。

1) 東名等から我が国のゲートウェイへのアクセス強化

東京南西部地域では環状方向の高規格道路が不足していることで、京浜港や羽田空港等へのアクセスの際に都心の高速道路や一般道路に交通集中が発生している。東名等の主要な高速道路から京浜港・羽田空港(観光・物流)への時間短縮等によるアクセス強化を評価することで、速度の高い新規路線整備の優位性を整理する。

2) 首都直下地震等の災害への備えとしての道路網の強化

東京南西部地域は八方向作戦の外縁部として重要な地域である一方、環状方向の高速道路が不足するため代替路線の確保が不十分と想定される。東名等放射路線から都心への代替性確保を評価することで、高速ネットワークとなる新規路線整備の優位性を整理する。

3) 都心の渋滞緩和

首都圏三環状のミッシングリンクにより、中環品川線や湾岸線等の路線・JCT で交通集中による渋滞等が発生し、沿線地域からの都心アクセスが不十分と想定される。そこで、各港湾から沿線地域への移動における都心への通過交通流入の抑制を評価することで、交通分散等の期待できる新規路線整備の優位性を整理する。

4) 交通分担の整序化

第三京浜のミッシングリンク等により、環八等の一般道の交通渋滞、生活道路の安全性低下等が発生している。幹線道路の渋滞緩和、速度向上や生活道路の通過交通削減等の整序化を評価することで、交通転換の期待できる新規路線整備の優位性を整理する。

(2) 政策目標に応じた評価項目の設定

(1)の方針を基に、具体的には下記の評価項目を設定した。

表 3-2 政策目標に応じて設定した評価項目

政策目標	大項目	小項目
① 東名等から我が国のゲートウェイへのアクセス強化	(1)物流の効率化	1) 主要地点間の所要時間の短縮 2) 羽田空港へのアクセス圏域拡大 3) 羽田空港からアクセス性向上 4) 京浜港へのアクセス性向上 5) 京浜港、羽田空港発着交通の経路転換 6) 京浜港、羽田空港発着交通の所要時間短縮
	(2)観光振興への貢献	7) 観光施設等へのアクセス性向上
② 首都直下地震等の災害への備えとしての道路網の強化	(3)災害時のリダンダンシー	8) 緊急輸送路の信頼性向上 9) 防災拠点間のアクセス性向上
③ 都心の渋滞緩和	(4)都心への通過交通流入の抑制	10) 都心の通過交通の経路転換 11) 都心部の渋滞緩和
④ 交通分担の整序化	(5)幹線道路の交通分担効果	12) 幹線道路の渋滞緩和 13) 幹線道路の交通事故減少
	(6)生活道路の交通分担効果	14) 生活道路の抜け道利用の緩和 15) 生活道路の交通事故減少
⑤ その他	(7)周辺地域の高速道路へのアクセス性向上	16) 高速道路 IC 圏域
	(8)物流施設等の新規立地・更新支援	17) 外環周辺地域の企業立地状況
	(9)医療機関への搬送向上	18) 重点医療機関へのアクセス可能数
	(10)沿線まちづくりの支援	19) 沿線地域の開発計画

3.2.3 道路計画としての対策案の立案

前項で整理した道路事業の必要性や目指す目標設定を基に、道路計画の対策案として表 3-3 に示す概略計画を想定した。

表 3-3 概略計画の項目と具体案

概略計画の項目	具体案
起終点	東名 JCT から、 東海 JCT もしくは大師 JCT に接続
計画諸元	約 20km、80km/h
構想ルート帯	東名～湾岸線間の接続
主な連結する道路	中間 IC 設置(川崎側、東京側、第三京浜)
主たる構造	大深度、浅深度(堤防一体整備)、高架案
その他	川崎縦貫道路計画との一本化、もしくは、一本化しない

さらに、第 5 回東京外かく環状道路（東名～湾岸）計画検討協議会において下記の議論が行われたことを受け、本業務では表 3-4 の川崎側接続を対象に評価検討を行うこととする。

- ・「環状道路としての機能の発揮や事業の効率化という観点からも、川崎縦貫道路との一本化を前提とするべきではないか。」と共有
- ・今後の進め方について「川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、整備効果や起終点、連結位置、費用負担の考え方などをさらに検討すること」を確認

表 3-4 交通対策案

比較案	東京側接続	川崎側接続
湾岸線への接続位置	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 JTC で湾岸線に接続
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
第三京浜との接続位置	第三京浜玉川 IC 付近	第三京浜玉川料金所付近
中間 IC	大田区付近 (環状 8 号線または国道 1 号)	川崎市付近 (国道 409 号または環状 8 号線)



図 3-2 評価項目検討路線(川崎側接続案)

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

有識者及び周辺自治体等の主な意見と今後の進め方(案)

1. 首都圏・地域の状況、整備効果
 - 首都圏の渋滞対策、国際競争力向上の観点などから、外環道の必要性は言うまでもない。
 - 関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港等とのネットワークが確立される。
2. 概略ルート、構造等
 - 市街地の状況や地域の資源等を考え、地域への影響が少ないルートにするべき。
 - 道路整備による地域への効果が最大限発揮されるよう、一日でも早く整備が進むルートや構造を検討してもらいたい。
 - 川崎縦貫道路計画との一本化を前提とするべきでは。
3. その他
 - 東名高速～湾岸道路間について、可能な限り早期に計画を具体化し、整備を進める必要がある。
 - 計画策定のプロセスは非常に重要。地元住民や関係者と早い段階からコミュニケーションを取りながら進めていく必要がある。最初にプロセスを示すことも大事。
 - 計画の具体化にあたっては、十分な比較検討により、メリットやデメリットを明らかにし、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてもらいたい。

○ これまでの検討及び有識者及び周辺自治体等の意見も踏まえ、

- ・ 計画の基本的な方針の取りまとめに必要となる検討を進める
- ・ 川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、さらに検討

図 3-3 主な意見と今後の進め方

出典: 第 5 回計画検討協議会資料