

第3章 道路計画の必要性の検討

章 内 目 次

3. 道路計画の必要性の検討	3-1
3.1. 課題解決の目標の設定	3-1
3.2. 道路計画による目標実現の可能性の検討・整理	3-3
(1) 道路計画による目標実現の可能性の検討	3-3
(2) 道路に求められる役割・機能に対応する道路計画の条件	3-5
(3) 配慮事項に対応する道路計画の条件	3-6

3. 道路計画の必要性の検討

2章の課題・ニーズを踏まえ、当該地域における課題解決の目標を設定し、道路計画による目標実現の可能性を検討、整理した。

3.1. 課題解決の目標の設定

2.3で整理した、広域道路に求められる機能・役割を踏まえ、東京南西部地域における課題解決の目標（政策目標）を設定した。

表 3-1 広域道路に求められる役割・機能に対する政策目標

No.	分類	広域道路に求められる役割・機能	対応する政策目標
1	利便性強化・効率化	日常の移動の利便性・快適性を確保	D.交通分担の整序化
2		日常の移動の定時性向上	
3		都市・拠点間アクセス強化	
4		経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	
5		自動車専用道路へのアクセス強化	
6	都心の渋滞緩和	都心への通過交通流入の抑制	C.都心部の渋滞緩和
7	拠点機能強化	主要な鉄道駅や道の駅等の交通拠点へのアクセス強化	A.ゲートウェイへのアクセス強化
8	観光振興	観光拠点へのアクセス強化	A.ゲートウェイへのアクセス強化
9	物流支援	物流網の形成	A.ゲートウェイへのアクセス強化
10		トラックの大型化への対応	
11		空港・港湾等の物流拠点へのアクセス強化	
12	医療支援	第三次救急医療施設等へのアクセス向上	B.災害への備えとしての道路網の強化
13	交通安全	幹線道路における安全性向上	D.交通分担の整序化
14		歩行者・自転車に対して安全・安心な道路空間の創出	
15	防災	発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークの形成	B.災害への備えとしての道路網の強化
16		災害時のリダンダンシー確保	
17		治水機能等の多機能空間への進化	
18	環境改善	地球環境・沿道環境の保全	E.地球温暖化防止等の環境の保全
19		ネイチャーポジティブの実現	

以上より、合計5つの政策目標を立案、整理した。

表 3-2 政策目標一覧

NO	政策目標	概要
A	東名高速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への交通集中が発生している。それら課題への対応のため、東名高速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図る。
B	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である。それら課題への対応のため、東名等放射路線から都心への代替手段を強化する。
C	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である。そこで、環状方向のネットワーク機能を強化することで、都心への通過交通流入の抑制を図る。
D	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、長距離トリップ車両が環八等の一般道に流入し、交通渋滞、生活道路の安全性低下等が発生している。それらの課題への対応のため、高規格道路の整備等により、移動の特性に対応した適切な選択を可能とし、交通転換を促し、適切な交通分担の達成を図る。
E	地球温暖化防止等の環境の保全	東京南西部地域は、極めて高度な土地利用がなされており、加えて、文化財指定された史跡などが点在している。また、環状道路整備等による道路交通流対策が道路分野でのカーボンニュートラルへの貢献として位置づけられている。このような地域の特徴に配慮し、地球環境・沿道環境への影響の少ない交通網としての役割を果たす。

3.2. 道路計画による目標実現の可能性の検討・整理

3.1 で設定した政策目標および広域道路に求められる役割・機能に対して、本検討地域における、道路計画による目標実現の可能性を検討・整理した。

配慮事項の整理、道路に求められる役割・機能に対応するための、道路計画に求められる条件を整理した。

(1) 道路計画による目標実現の可能性の検討

本検討地域における、道路計画による目標実現の可能性を検討・整理した。多くの役割・機能に対して、有効であると考えられることから、第4章から交通課題対策案の立案及び整備効果検討を実施した。

表 3-3 本検討地域における広域道路整備による目標実現の可能性

No.	対応する政策目標	分類	広域道路に求められる役割・機能	目標実現の可能性
1	A.ゲートウェイへのアクセス強化	拠点機能強化	主要な鉄道駅や道の駅等の交通拠点へのアクセス強化	△様々な交通が集まる羽田空港へのアクセスが高まることで、多様な交通への乗換が強化
2		観光振興	観光拠点へのアクセス強化	◎羽田空港から関東内陸地域等の観光地への自動車専用道路でのアクセスが強化
3		物流支援	物流網の形成	◎羽田空港や京浜港から東名、新東名等、重要な物流網へのアクセスが強化
4			トラックの大型化への対応	◎重要物流道路の役割を果たし、トラックの大型化に貢献
5			空港・港湾等の物流拠点へのアクセス強化	◎羽田空港・京浜港から各地への利便性が向上
6	B.災害への備えとしての道路網の強化	医療支援	第三次救急医療施設等へのアクセス向上	◎搬送可能な第三次救急医療機関が増加し、救急搬送に貢献
7		防災	発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークの形成	○災害時の緊急輸送道路として期待
8			災害時のリダンダンシー確保	◎災害時に、放射方向の高速道路で通行止めが発生した場合での迂回機能の確保に貢献
9			治水機能等の多機能空間への進化	△多摩川付近において、 によって地域の治水能力向上へ貢献できる
10	C.都心部の渋滞緩和	都心の渋滞緩和	都心への通過交通流入の抑制	◎湾岸部から内陸部への移動や、東京都心部を東西に横断・通過する等において、迂回機能の確保に貢献
11	D.交通分担の整序化	交通安全	幹線道路における安全性向上	◎混雑している環八、国道409号からの転換による安全性向上に貢献
12			歩行者・自転車に対して安全・安心な道路空間の創出	○一般道利用交通の一部が広域道路利用に転換することにより、一般道の利便性・快適性が向上。幹線道路への玉突き効果で生活道路の抜け道利用が減少し、周辺地域の安全性が向上

3. 道路計画の必要性の検討

No.	対応する 政策目標	分類	広域道路に求められる役割・機能	目標実現の可能性
13		利便性強化・ 効率化	日常の移動の利便性・快適性を確保	◎広域道路を利用することにより、所要時間短縮や、所要時間の信頼性向上が見込まれる
14			日常の移動の定時性向上	◎広域道路を利用することにより、所要時間短縮や、所要時間の信頼性向上が見込まれる
15			都市・拠点間アクセス強化	○地域間の交流を促進し、地域の活性化・発展に貢献
16			経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	◎特に、湾岸部から内陸部への移動や、東京都心部を東西に横断・通過する等において、多様な経路が選択可能
17			自動車専用道路へのアクセス強化	◎高規格道路から遠かった地域に高規格道路が整備されることにより、高規格道路へのアクセス性及び各地・拠点への移動時間短縮に貢献
18	E.地球温暖化防止等の環境の保全	環境改善	地球環境・沿道環境の保全	○一般道での走行から高速度での広域道路に転換することによるCO2排出量削減や、地下方式での整備による地上部の環境改善に貢献
19			ネイチャーポジティブの実現	△道路の敷地を活用し、動植物の生息・生育環境の形成に積極的に取り組むことでネイチャーポジティブへ貢献可能

◎：大いに貢献できる、○：貢献できる、△：貢献できる可能性がある

(2) 道路に求められる役割・機能に対応する道路計画の条件

道路に求められる役割・機能に対応するための、道路計画の条件を整理した。多車線の自動車専用道路であること、東名 JCT 周辺から第三京浜ならびに湾岸線までのルートであること、周辺地域の高速道路アクセス向上に寄与することが必要であると考えられる。

表 3-4 広域道路に求められる役割・機能に対する道路計画の条件

No.	分類	広域道路に求められる役割・機能	道路計画の必要性
1	利便性強化・効率化	日常の移動の利便性・快適性を確保	①多車線の自動車専用道路 ③周辺地域の高速道路アクセス向上に寄与
2		日常の移動の定時性向上	
3		都市・拠点間アクセス強化	
4		経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	
5		自動車専用道路へのアクセス強化	
6	都心の渋滞緩和	都心への通過交通流入の抑制	②東名 JCT 周辺から第三京浜ならびに湾岸線までのルート(環状道路の機能を果たす)
7	拠点機能強化	主要な鉄道駅や道の駅等の交通拠点へのアクセス強化	
8	観光振興	観光拠点へのアクセス強化	
9	物流支援	物流網の形成	
10		トラックの大型化への対応	
11		空港・港湾等の物流拠点へのアクセス強化	
12	医療支援	第三次救急医療施設等へのアクセス向上	①多車線の自動車専用道路
13	交通安全	幹線道路における安全性向上	①多車線の自動車専用道路
14		歩行者・自転車に対して安全・安心な道路空間の創出	
15	防災	発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークの形成	①多車線の自動車専用道路
16		災害時のリダンダンシー確保	
17		治水機能等の多機能空間への進化	
18	環境改善	地球環境・沿道環境の保全	①多車線の自動車専用道路
19		ネイチャーポジティブの実現	

(3) 配慮事項に対応する道路計画の条件

沿道地域の配慮事項を考慮した道路計画にかかる条件に対応するための、道路計画の条件を整理した。多車線の自動車専用道路であること、東名JCT周辺から第三京浜ならびに湾岸線までのルートであること、川崎縦貫道路との一本化を前提とすること、公共の確保済用地を有効に活用することが必要であると考えられる。

表 3-5 配慮事項に対応する道路計画の条件

配慮事項		道路計画の必要性
1	極めて高度な土地利用がなされている。加えて、文化財指定された史跡などが点在している地域	⑤公共の確保済用地を有効に活用
2	京浜臨海部及び羽田空港周辺地域は、国際的ビジネス拠点の形成を目指している	②東名 JCT 周辺から第三京浜ならびに湾岸線までのルート
3	東京外環は、東名高速～湾岸道路を除く全ての区間で既開通または事業中	
4	川崎縦貫道路 I 期が都市計画決定され用地取得が進んでいる	
5	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存在	④川崎縦貫道路との一本化を前提
6	学術・研究開発機関等が川崎市を中心に点在	①多車線の自動車専用道路
7	令和元年台風第 19 号により、東京外環(東名～湾岸)沿線地域では約 2,500 棟の浸水被害が発生	⑤公共の確保済用地を有効に活用
8	令和 2 年「東京外かく環状道路(関越～東名)」工事における陥没事故が発生	