

北野の里(仮称)まちづくりワークショップ

東京外かく環状道路の説明

1. 東京外かく環状道路(関越～東名)の概要

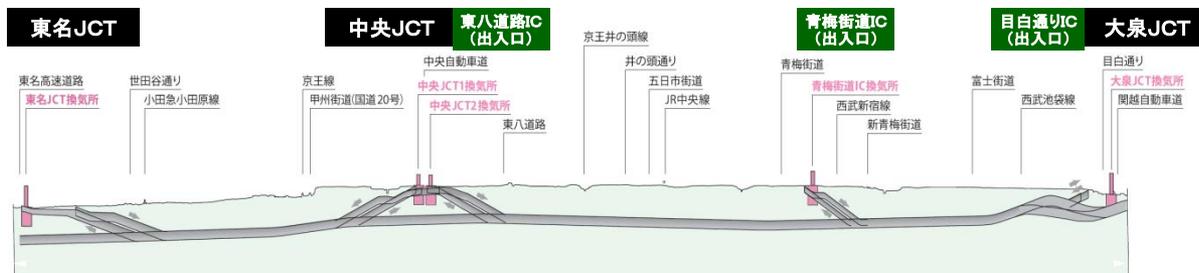
平面図



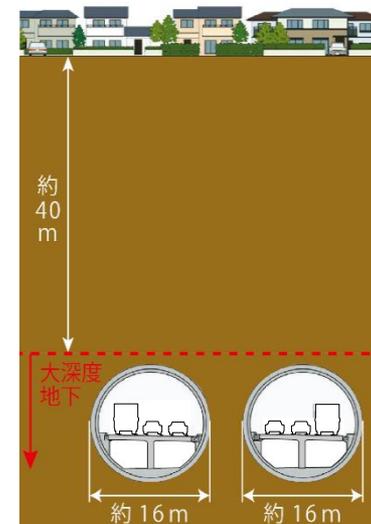
計画の概要

- 区間 : 自)東京都練馬区大泉町
至)東京都世田谷区宇奈根
- 幅員 : 40.0 ~ 98.0m
- 道路規格 : 第2種1級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 6車線
- 事業化 : 平成21年度
- 計画交通量 : 76,200
~ 96,200(台/日)
- 事業者 : 国土交通省
東日本高速道路(株)
中日本高速道路(株)

縦断面図



標準横断面図



JCT・IC完成イメージ図

東名JCT



中央JCT



青梅街道IC (出入口)



大泉JCT



2. 首都圏三環状道路の概要

○首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。
 ○近年の開通により、首都圏全体の生産性を高める重要なネットワークとしてストック効果を発揮。
 (圏央道は約8割が開通済み。外環道は約4割が開通済み。中央環状線は全線開通済み。)

平成27年12月9日時点

凡 例

	開通済区間		2車線
	事業中		4車線
			※ 4車線
			6車線

※ 首都高速は4車線(湾岸線を除く)

○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

◆都心から半径約40~60km
 延長約300km

○東京外かく環状道路(外環道)

◆都心から約15km、延長約85km

○首都高速中央環状線(中央環状線)

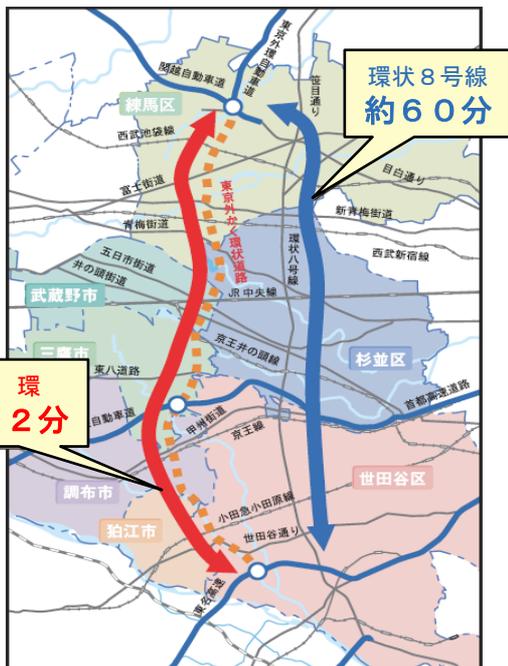
◆都心から約8km、延長約47km



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~木更津東IC間は、暫定2車線
 注3: 圏央道の釜利谷JCT~戸塚IC、栄IC~藤沢IC、大栄JCT~松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

3. 外環ができるのと(一例)

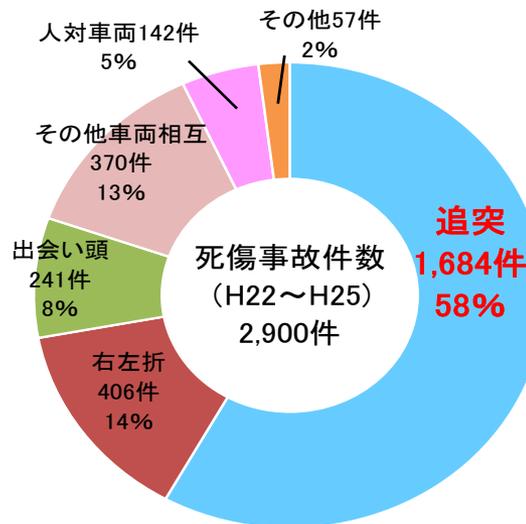
■ 所要時間の短縮



出典： 12分：外環は設計速度にて算出
60分：H22交通センサスにて算出

■ 交通事故の減少

【並行する環状8号線、環状7号線の事故類型】



出典：交通事故データ (H22-H25)

周辺の交通渋滞状況



環状8号線
(世田谷区高井戸東2丁目付近)
平成28年4月撮影



環状8号線
(世田谷区八幡山2丁目付近)
平成28年4月撮影



環状8号線
(杉並区荻窪5丁目付近)
平成28年4月撮影

○外環(関越～東名)に並行する環状8号線の損失時間は約47万人時間/年・km(全国平均の約18倍)、環状7号線の損失時間は約24万人時間/年・km(全国平均の約9倍)
○大型車混入率も全国平均の1.4倍と高い状況。

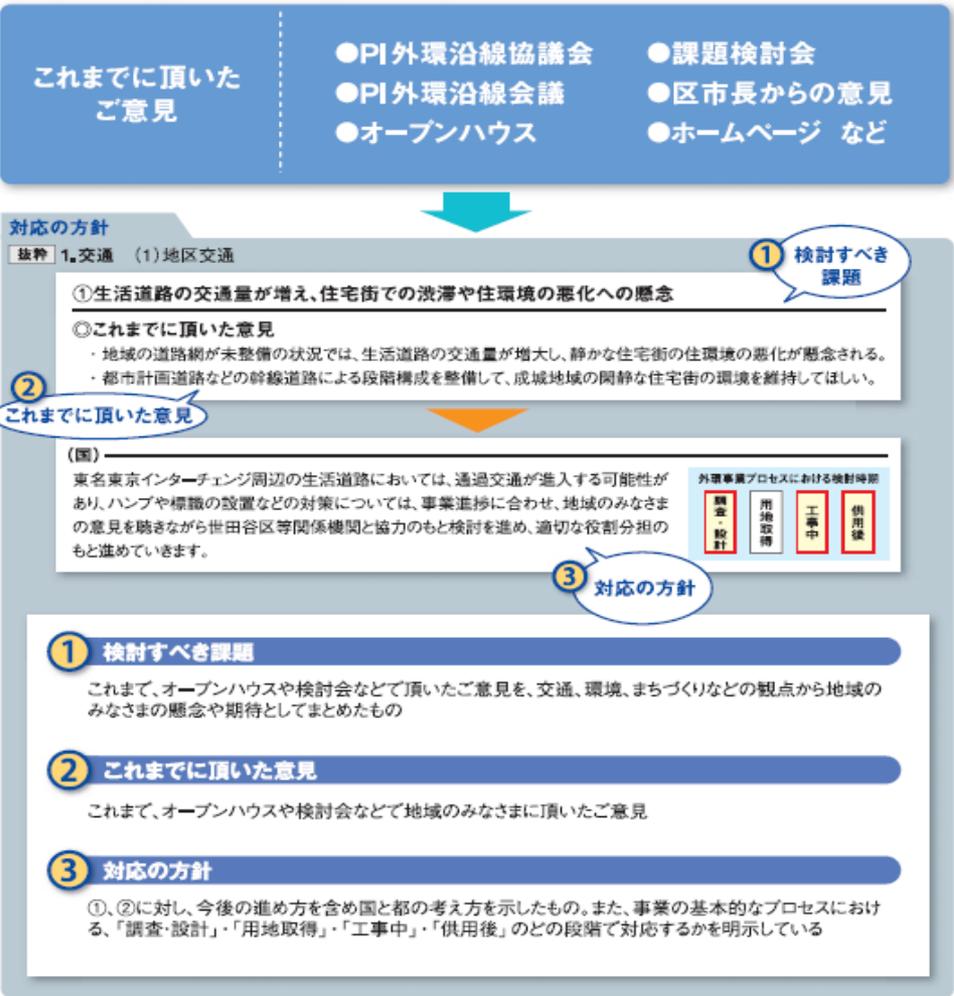
○外環(関越～東名)に並行する環状8号線の平均死傷事故率は、144.7件/億台キロ(全国平均の約1.4倍)であり、環状7号線の平均死傷事故率は、124.7件/億台キロ(全国平均の約1.2倍)。
○事故類型では、追突事故が約6割。
○外環(関越～東名)の整備により、通過交通が外環に転換し、事故減少効果が期待。

4. 「対応の方針」

■「対応の方針」の概要

「対応の方針」をとりまとめました

これまでオープンハウスや課題検討会等で頂いた意見などを踏まえ、今後検討していく課題とその解決のための対応の方針などをとりまとめ、沿線7区市長より一定のご理解を頂いたこともあり、国土交通省、東京都において「対応の方針」をとりまとめました。



■中央ジャンクション周辺地域(抜粋) 【まちづくり】

(国)

➢ジャンクション周辺地域などにおいて、健全な市街地の整備を図り、公共の福祉の増進を図るためには、外環の整備に合わせてまちづくりを進めていくことが重要であると考えています。まちづくりを進めるにあたっては、地域のみなさまの意見を聴きながら、地域の歴史・文化を象徴する施設や資源の保全及び活用を図れるよう、区市並びに関係機関と連携していきます。

➢事業実施の各段階で地域のみなさまの意見を聴きながら、地域特性を勘案して、区市のまちづくりの計画に合わせて検討を実施します。

外環 事業プロセスにおける検討時期

調査・設計	用地取得	工事中	供用後
-------	------	-----	-----

(国、都)

➢中央ジャンクション部の事業実施に伴い、現況のコミュニティに影響が生じる箇所については、分断道路の機能を補完する道路や蓋かけ部の有効活用等により影響を極力小さくするよう事業者ができる限り蓋かけを整備します。蓋かけ部の上部の整備については、設計段階から、地域のみなさまの意見を十分に聴きながら地域特性や区市のまちづくり計画にも配慮し、公園または緑地的な利用が可能となるよう検討し、区市の意向を踏まえ、関係機関等との調整に努めます。

事業実施段階における整備主体や整備後の管理主体については、具体的な検討内容を踏まえながら、関係区市と十分協議します。

外環 事業プロセスにおける検討時期

調査・設計	用地取得	工事中	供用後
-------	------	-----	-----

➢ジャンクション周辺地域の良好なまちづくりの円滑かつ効率的な進捗を図るため、必要に応じて区市のまちづくりの支援や協力に努めていきます。

外環 事業プロセスにおける検討時期

調査・設計	用地取得	工事中	供用後
-------	------	-----	-----

(都)

➢蓋かけ部、ジャンクション周辺及び都市計画道路の沿道の土地利用については、蓋かけやジャンクション部の整備の状況及びジャンクション周辺のまちづくりのあり方等を踏まえ、必要な支援を実施してまいります。

5. 上部空間の検討

- 主に掘り割り構造だったランプ部について蓋かけ構造とする検討を行いました。
- ランプ部を蓋かけ構造とすることにより、大気質、騒音、振動などの環境への影響が少なくなると考えています。

検討前

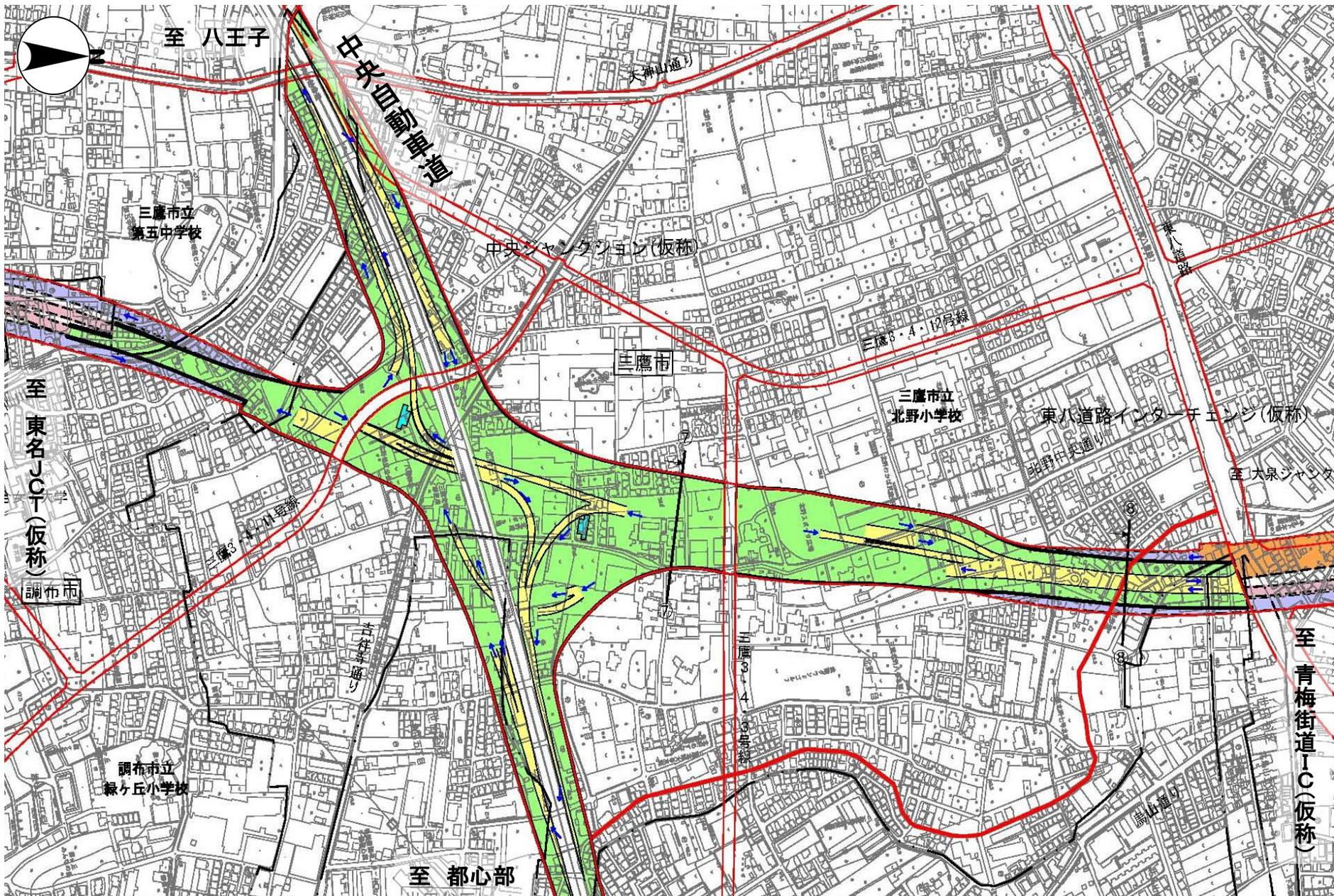


検討後

蓋かけ構造を検討



6. 中央ジャンクション(仮称)の概要①



7. 中央ジャンクション(仮称)の概要②



至 八王子

<完成イメージ(模型)>



至 都心部