

首都圏・新道路網



外環(東京外郭環状道路)

区間：羽田空港付近～千葉県市川市
延長：約85km



外環は、高速道路と国道298号線で構成される道路をいう。現在、関越道、東北道、常磐道など、主要な高速道路を連結し、交通混雑の緩和に効果をもたらしている（左下表）。

未開通区間のうち、工事が進捗しているのは三郷JCTから東側の区間。同区間内の水戸街道（国道6号線）以北では、298号線が先行して開通していたが、昨年12月、高速道路部分についても建設大臣の施行命令が出たことで、一体整備に向けて大きく前進した。また、水戸街道以南、湾岸道路に至るまでの区間は、高速道路を掘り下げる半地下構造で1998年に施行命令済み。松戸市矢切地区で工事がスタートしており、他の地域についても用地取得が進行中である。

一方、大泉ICから西側、世田谷区に至る区間は、住民の反対が強く、これまで計画が凍結していた。しかし、石原都知事が、都心の渋滞解消や排ガス対策として外環の早期完成を目指し、昨年12月、騒音問題をクリアするトンネル方式での建設方針を表明。30年近くも宙に浮いた計画が再び動き出すこととなった。

外環総交通量	関越道 練馬IC 交通量
93年度：75,200台/日	93年：64,100台/日
94年度：123,900台/日	94年：51,600台/日（約20%減）
95年度：138,900台/日	95年：47,700台/日（約26%減）
96年度：149,400台/日	96年：47,700台/日（約26%減）



大泉JCT

三郷JCT

※本文中、ICはインターチェンジ、JCTはジャンクションの略です。

全国で発生する交通渋滞による損失は、年間国民一人当たり約42時間、金額に換算すると約12兆円にもものぼるといわれる。首都圏では、首都高速都心環状線の通行量の約5割を通過車両が占める一方で、バイパスとなるべき環状道路の整備率は約2割に過ぎず、慢性的な渋滞が続いているのが現状だ。そこで、交通を分散し、環境問題や経済効率を改善しようと、体系的な道路整備が推進されている。今回は、首都圏の道路整備計画を特集する。



区間：神奈川県横浜市～千葉県木更津市
延長：約300km



圏央道
(首都圏中央連絡自動車道)

並行する国道16号線等を利用した場合に比べ、ラッシュ時で54分の短縮となった。全線開通すれば、首都圏全体の交通が大幅にスピードアップすることが見込まれる。では以下、圏央道の計画ルートと進捗状況を県ごとに見ていこう。

神奈川：神奈川県内では、すでに開通している新湘南バイパスに加え、3つの新たな路線によって圏央道が構成される。「高速横浜環状南線」は、横浜横須賀道路から国道1号線を結び、栄JCTで横浜湘南道路と接続。「横浜湘南道路」は途中、1号線の地下を通り、新湘南バイパスと1号線に接続する。「さがみ縦貫道路」は新湘南バイパスから相模川に沿うルートで、第1・第2東名、厚木秦野道路等と交差。3路線ともに、早期施行に向けて事業推進中である。

東京：青梅ICから南下し、中央自動車道と交差する八王子JCTまでの区間は、用地取

得が約90%完了。2002年度の開通を目指し、工事が進んでいる。

埼玉：昨年、国道254号線と交差する川島ICの工事が開始された。また、川島ICから茨城県境までの区間は、測量・調査等の実施と事業の促進が図られている。

茨城：地質調査は全区間で完了。国道6号線のバイパスとなる牛久土浦バイパス（未開通）からつくばJCTまでの区間が着工され、2002年度開通を予定している。

千葉：木更津IC～木更津JCT間は2002年度開通に向けて工事が進行中。松尾横芝～東金間は調査中となっているが、98年に開通した千葉東金道路2期が圏央道機能も有する道路として位置づけられている。また、東金～茂原・長南間は、今年から東金茂原道路として事業着手の準備段階に入った。それ以外の区間も、事業中もしくは計画中の段階で、施行には至っていない。



青梅IC(写真は建設中のもの)

圏央道は、多数の放射状道路と交差し、首都圏の中核都市を相互に結ぶ壮大な環状道路である。1985年度の事業着手以降、圏央道として開通しているのは、青梅ICから鶴ヶ島JCTまでの約20kmだけだが、その整備効果は顕著である。開通から約3ヵ月後の調査では、鶴ヶ島から八王子の所要時間が



中央環状線(首都高速中央環状線)

区間：足立区江北～品川区八潮

(王子線：足立区江北～板橋区板橋/新宿線：板橋区熊野町～目黒区青葉台/品川線：目黒区青葉台～品川区八潮)

延長：27.3km (王子線：7.1km・新宿線：11km・品川線：9.2km)



※首都高速道路公団資料より



王子線(荒川アーチ橋、江北付近)



新宿線(初台付近)

都心の自動車交通の主要幹線である首都高速道路だが、渋滞の約6割は都心環状線が原因となっている。都心環状線の極端な交通渋滞を緩和するため、圏央道・外環とともに「三環状」を形成し、その最も内側のリングとなるのが中央環状線である。東側部分(江北～葛西JCT間)はすでに開通済みであり、現在、残った西側部分の工事が急ピッチで進んでいる。

中央環状線の西側部分は、3つの路線をつなぎ合わせる形で整備される。王子線は、高速5号池袋線の途中、板橋付近から中山道(国道17号)、明治通り沿いに東へと向かい、江北橋付近で高速川口線に合流する。2002年度内の完成を予定しており、開通すれば東北道方面から池袋までが、ダイレクトに結ばれ、千葉方面へのアクセスも格段に向上することが見込まれている(例1)。

新宿線は、高速3号渋谷線の池尻付近から北上。高速4号新宿線初台を経由し、5号池袋線の高松まで、ほぼ全線にわたって、山手通りの下をトンネル構造で進んでいく。現在、新宿線の建設にあわせて、山手通りの街路の拡幅が行われており、22mの道路が40mへと拡幅

されている。新宿線は、2002年度以降の早期開通をめざしているが、開通すれば、池袋・新宿・渋谷の3副都心を連結し、さらに、さいたま新都心線までを一直線につなぐ路線となるため、その開通効果は計り知れないものがある(例2およびMAP4)。

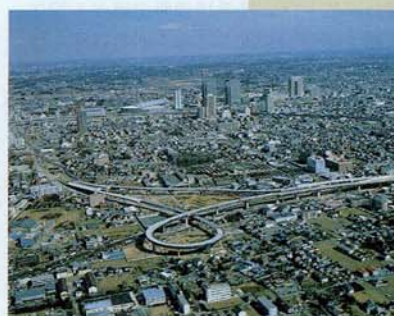
南側部分となる品川線は、高速3号渋谷線から湾岸線の大井JCT付近までの区間。ここが完成して初めて、中央環状線が完全なリングとして機能することになる。基本的な計画では、山手通り沿いのルートが構想されており、都市計画決定に向けて調査が進められているものの、整備にはまだ時間がかかりそうだ。



埼玉新都心線

区間：与野市円阿弥～浦和市三浦
延長：5.8km

高速埼玉新都心線は、高速5号池袋線の延長である埼玉大宮線に接続し、さいたま新都心の地下を経由して第二産業道路へと至る路線である。新都心の街びらきに先駆けて、今年4月に新都心西出入口が開通。その他の部分についても、着々と工事が進行している。この路線により、さいたま新都心と東京の副都心群とが結ばれるわけだが、今後、中央環状線が開通すれば、両都心の時間的な距離は、ますます短縮されることとなる。



新都心西出入口





その他の道路



川崎縦貫道路

区間：川崎市川崎区～高津区
延長：約23km

川崎縦貫道路は、国道409号線に自動車専用部を併設する形で整備が進む路線。途中、高速神奈川1号横羽線と交差して東京湾アクアラインから東名高速までを直結する計画であり、完成すれば、千葉・木更津方面から厚木・静岡以西へのアクセスが格段に向上することとなる。現在、国道15号線を境に、川崎駅東口付近から浮島までの1期区間は首都高速川崎縦貫線として工事が進行中。2期区間(国道15号～東名高速)については、現在都市計画決定に向けて調査が進められている。

第2東名自動車道

区間：東京都～名古屋市
延長：約320km

第2東名・名神を合わせた総事業費が概算で10兆円にも及ぶといわれる巨大プロジェクト。大都市圏以外の全ルートにおいて140km/hでの走行を可能とする設計により、東京～神戸間を3時間50分で結ぶ。現東名高速と並行して整備され、首都圏では、海老名南JCTで圏央道と接続する計画となっている。そこから東京方面へ向かうルートは確定していないが、構想によると、横浜市内を經由し、おそらく玉川周辺で外環と接続することになると思われる。

第2東京湾岸道路

区間：東京都大田区～千葉県市原市
延長：約50km

第2湾岸は、東海JCT付近から現湾岸道路沿いに東京湾沿岸をなぞるように走り、市川市で外環と接続、市原市で館山自動車道へと接続が構想されている。臨海副都心、舞浜、幕張新都心など、都市開発プロジェクトやレジャー、産業分野で増大している湾岸地域の交通需要に対応するための路線として計画されたのだが、京葉港「三番瀬」干潟の埋立て問題に端を発した反対運動は、全国的な活動へと広がりを見せ、整備計画は難航中。今後の動向が注目される。

東京湾口道路

区間：神奈川県横須賀市～千葉県富津市
延長：約17km

湾口道路は、1962年の調査開始以来、30年以上にわたって構想されてきた。浦賀水道を横断し、東京湾環状道路計画の一部を形成する同路線は、湾岸都市のネットワーク強化、都心の交通渋滞緩和などの効果が期待されている。建設省や横須賀市、富津市などを中心に研究が進んでいるが、東京湾アクアラインが物流幹線として機能せず、観光以外では苦戦を強いられているだけに、湾口道路の実現に向けては、今後も検討が続くものと思われる。

トピックス TOPICS



道路整備と首都圏物流

ここでは、新たな道路整備によって、今後、注目される物流拠点を取り上げてみたい。

- ①相模原：相模原は、中央自動車道と東名自動車道のほぼ中間に位置。現在、三多摩地区に配送センターを構えようとしても、候補となる物件や用地がない状態だが、圏央道が開通すれば、そのニーズの受け皿として、相模原周辺が浮上してくる可能性は高い。
- ②京浜臨海地区：現在、旧工場を物流センター等へ転用するというケースも見られる。川崎縦貫道路が開通すれば、混雑する市街地を避けて、川崎を基点に高速横羽線や湾岸線を利用して都心への配送、東名自動車道での中部圏とのスピーディな物流が可能になる。
- ③久喜、鶴ヶ島、坂戸周辺：東北自動車道や関越自動車道との接点。現状でも需要の多い地域であるが、圏央道が開通すれば、千葉・西東京・神奈川への高速アクセスが可能となり、都心へ向けた大型の配送拠点として利便性向上が期待できる。また、東北道・関越道へ等距離にある桶川は、圏央道のインターチェンジができれば、物流拠点として一気にクローズアップされるだろう。
- ④埼玉県南部(外環周辺)および新座・所沢：これまで埼玉から西東京の方面に向けては高速道路がなく、中央環状線や外環が開通すれば、これらの地域から、西東京(世田谷・杉並や三多摩方面)に向けた配送が可能となる。
- ⑤市川周辺：物流拠点として需要の高い地域であるが、常磐道・東北道へ抜けるためには、混雑する首都高速や一般道を利用するしかない。だが、外環が開通すれば、時間短縮が見込まれ、さらに市川市内陸部や松戸方面も拠点設置の候補が上がってくると思われる。