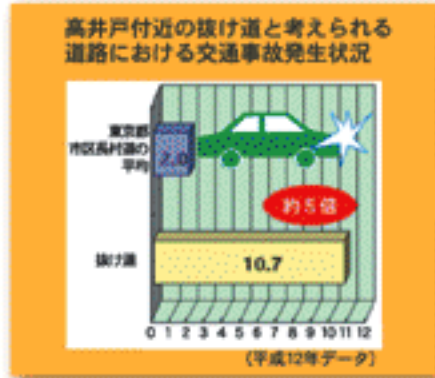


3 通り抜け自動車対策の推進



環状8号線の渋滞が緩和し、生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が環状8号線を走行。生活道路の安全性も向上します。

資料：首都圏第3次渋滞対策プログラム
世田谷区資料 杉並区資料
交通事故統計年報（平成3、12年度版）
道路統計年報（1998年、2001年）

4 広域交通の利便性の向上

●外環（関越道～東名高速区間）が完成すると

東名高速道路（外環ジャンクション）— 東北自動車道（日田ジャンクション） 34km
所要時間：約25分

●現況では（環状8号線、外環経由の場合）
東名高速道路（環状8号線ジャンクション）— 東北自動車道（日田ジャンクション） 33km
所要時間：約50分～約110分

●現況では（首都高速経由の場合）
東名高速道路（環状8号線ジャンクション）— 東北自動車道（日田ジャンクション） 49km
所要時間：約45分～約105分

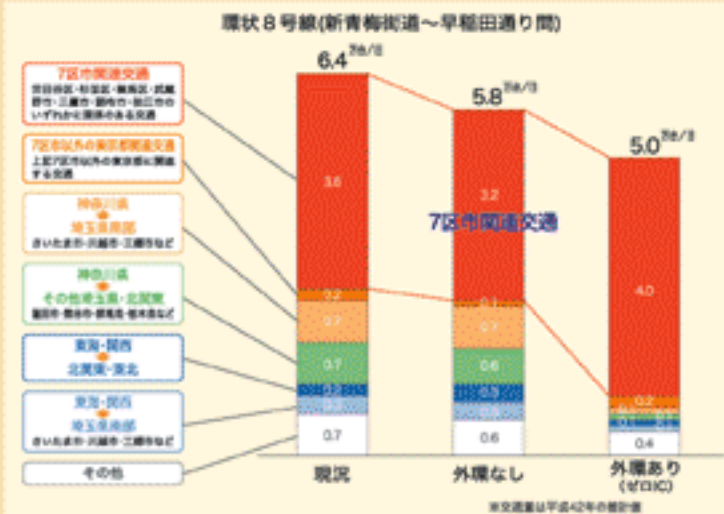


外環（関越道～東名高速間）が整備されると高速道路が連結され、移動や輸送の時間が短縮します。

所要時間の短縮！
約45分～110分 → 約25分
1都3県で1年あたり短縮される総走行時間は、約6,000万時間です。

※：平成11年度道路交通センサスの道路時平均走行速度、規制速度により算出

環状8号線の利用交通の変化



- ・外環が整備されると、環状8号線の交通量は約1～2割減少すると見込まれます。
- ・沿線7区市に関係しない交通が大きく減少すると見込まれます。
- ・一方、生活道路からの転換等により、地元7区市に關係する交通は増加すると見込まれます。

5 環境の改善

大型車の走行量が削減され、大気環境が改善されます。

外環の整備により、走行速度の向上及び走行量が削減され、大気環境の改善が期待できます。

※平成42年の推計値を基に算出。
※算出範囲は、1都3県(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)

CO2 (二酸化炭素)
削減量 (年間)
約20～30万 t

NOx (窒素酸化物)
削減量 (年間)
約300～400 t

SPM(浮遊粒子状物質)
削減量 (年間)
約15～20 t

同等の効果を樹木によるCO2吸収で得るためには、
約2～3万ha
(外環沿線7区市の約1～1.5倍、明治神宮約300～400倍分)
の植林に相当

大型車に換算すると
約130～180万台
に相当

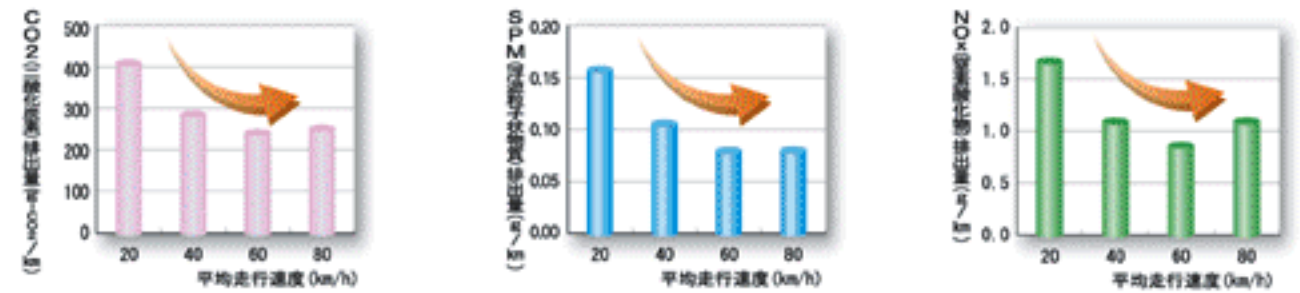
ペットボトルに換算すると
約15～20万本
に相当

植林によるCO2吸収量は10.6t-CO2/ha/年とした。
出典：「土地利用、土地利用形態及び林業に関するグロブアル・イニシアチブ」(PCC：気候変動に関する政府間パネル)

大型車1台が、40km/hで東京都における平均走行距離を走行した場合に排出するNox量に換算(平均走行距離：約70km/日、平成11年度道路交通センサス)

SPM削減量を500mlペットボトルに換算 (SPM100g=500ml)
出典：「東京都環境局自動車公害対策課」

NOx,SPM,CO2排出量と走行速度の関係

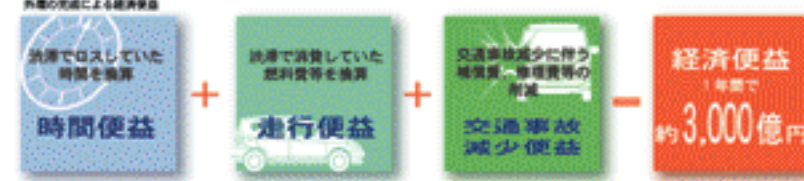


資料：国総研資料第141号「自動車排出係数の算定根拠」P184,190

6 経済効果

外環が整備されると年間約3,000億円の経済効果が見込まれます。

外環が整備された場合の移動時間短縮、走高コスト削減、交通事故減少がもたらす金額換算が可能な便益は、年間約3000億円と見込まれます。



※平成42年の交通センサスに基く

7 事業費

外環の事業費はインターチェンジを整備しない場合1兆2千億円と見込んでいます。



8 費用対効果

外環整備の費用対効果は3.3です。

$B/C = 3.3$ (ゼロI Cの場合)

外環を整備する場合に建設及び管理に要する費用 (C) と、供用後40年間での事業に伴う経済便益 (B) を、それぞれ現在価値に換算し、比較しています。

※費用便益マニュアル(H15.8国土交通省道路局都市地域整備局)に基づき算出