

# 東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡

---

参 考 資 料

---

外かんの必要性とその効果

---

建 設 省

## 必要性 環状道路の未整備が、渋滞の要因に。

環7、環8などの南北方向で、著しい渋滞が見られます。

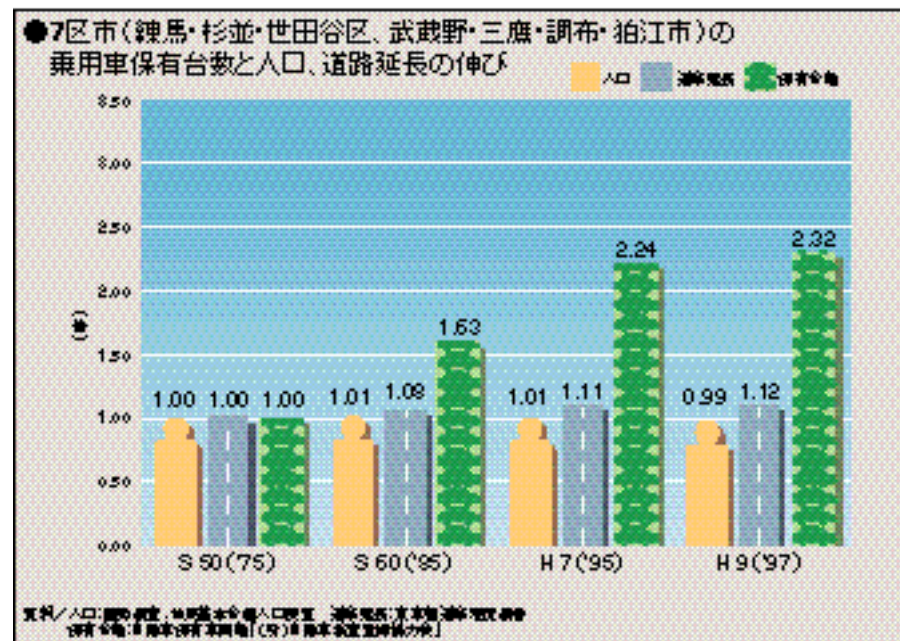
●外かん未整備による渋滞状況と抜け道



資料/STBの最新渋滞情報提供システム「渋滞情報」  
 STB(株): Shared Traffic Information System 東京都の渋滞情報 - 一方通行・一方通行解除・道路状況 - エスエムエス株式会社

## 必要性 クルマの増大に追いついていない道路。

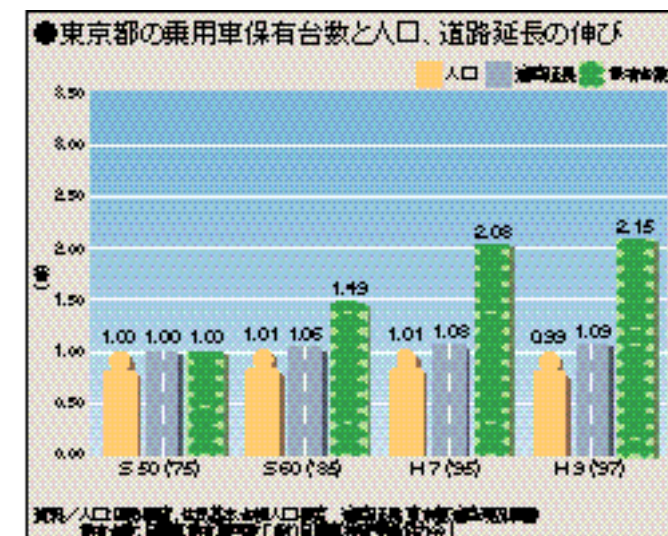
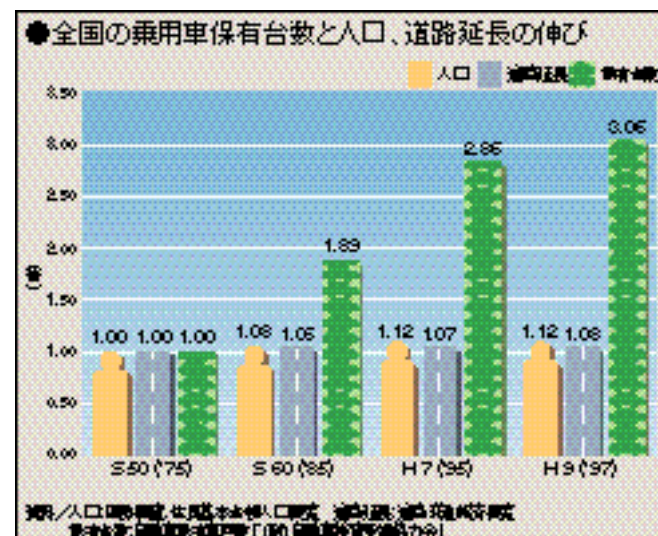
7区市のクルマは、この22年間で約2倍に。  
 しかし、道路延長の伸びは、わずか12%。



### 参考データ

全国のクルマは、この22年間で約3倍。  
 しかし、道路延長の伸びはわずか8%。

東京のクルマは、この22年間で約2倍。  
 しかし、道路延長の伸びは、わずか9%。





# 必要性 外かんの未整備が、生活道路に悪影響を。

環8の裏通りとなる生活道路が  
抜け道として利用され、  
悪影響をおよぼしています。

現況では、環8と抜け道を利用した場合の所要時間と走行速度はほとんど変わりません。  
外かんが整備されると環8の所要時間が減少(走行速度が向上)し、抜け道を利用している交通が環8に転換するものと考えられます。

●環8利用と抜け道利用の所要時間、走行速度の比較

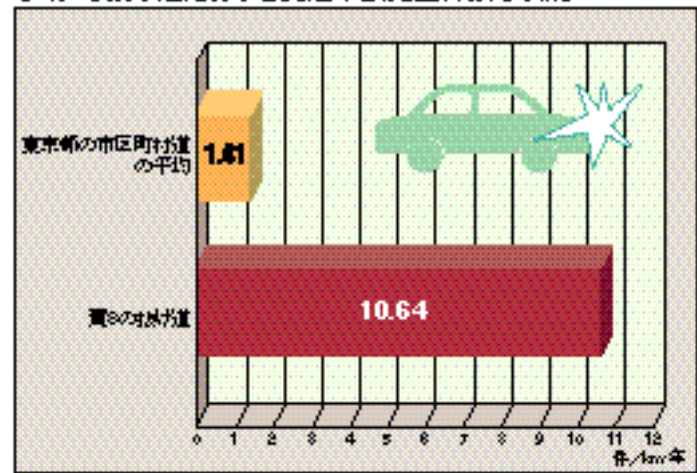
路線名・区間(起終点)	環8			抜け道
	現況	将来		
		外かん未整備	外かん整備	
環8 (上野毛駅前交差点→寛永寺駅前交差点)	22分 13.1km/h	32分 9.0km/h	11分 26.2km/h	23分 15.1km/h

上野毛駅前・下松駅前道路  
資料/国土交通省の調査(平成10年調査)、平成2年度道路交通センサス、平成22年度調査(注1)

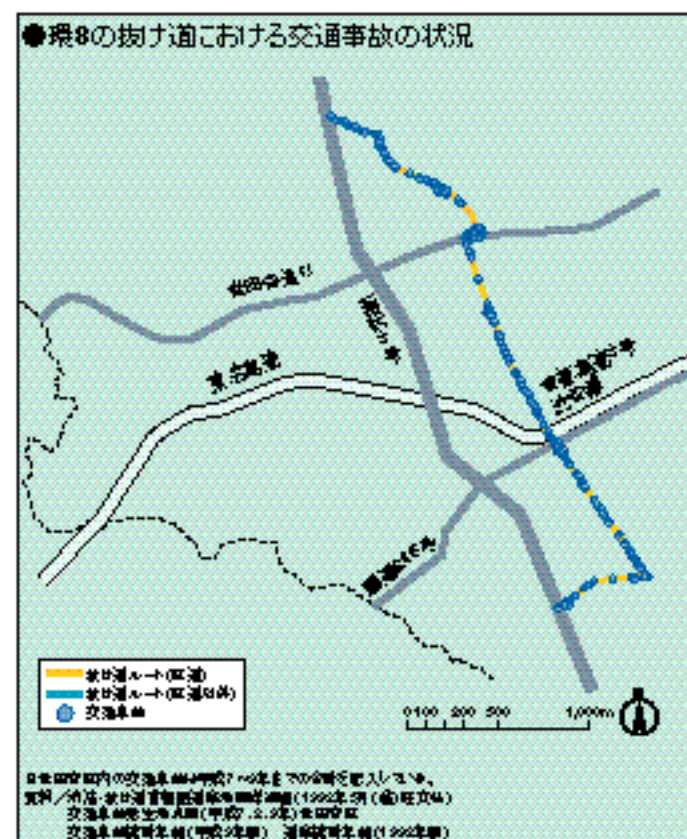
環8の抜け道での事故が多い。

東京都の市区町村道の平均値に比べ、環8の抜け道では、事故発生件数が約8倍になっています。

●環8の抜け道における交通事故発生件数の状況



※環8の抜け道の区間、平成2年度の調査(30車線区間)に比較



日本道路協会の調査(平成7～10年までの合計)を基に、資料/国土交通省の調査(平成10年調査)(注1)に比較、国土交通省の調査(平成10年調査)、平成2年度道路交通センサス、平成22年度調査(注1)に比較

環8の裏通りとなる生活道路が  
抜け道として利用され、  
悪影響をおよぼしています。

現況では、環8と抜け道を利用した場合の所要時間と走行速度はほとんど変わりません。  
外かんが整備されると環8の所要時間が減少(走行速度が向上)し、抜け道を利用している交通が環8に転換するものと考えられます。

●上高井戸一丁目・環8中の橋交差点における国道20号・環8利用と抜け道利用の所要時間、走行速度の比較

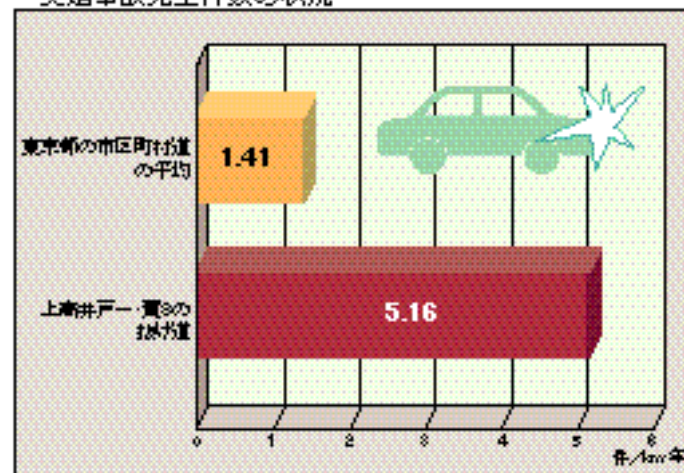
路線名・区間(起終点)	環8			抜け道
	現況	将来		
		外かん未整備	外かん整備	
上高井戸一丁目・環8中の橋交差点(環8、国道20号) (中野公園入口交差点→(正寺西交差点)	18分 17.0km/h	20分 15.0km/h	13分 23.0km/h	20分 18.0km/h

上高井戸一丁目・下松駅前道路  
資料/国土交通省の調査(平成10年調査)、平成2年度道路交通センサス、平成22年度調査(注1)

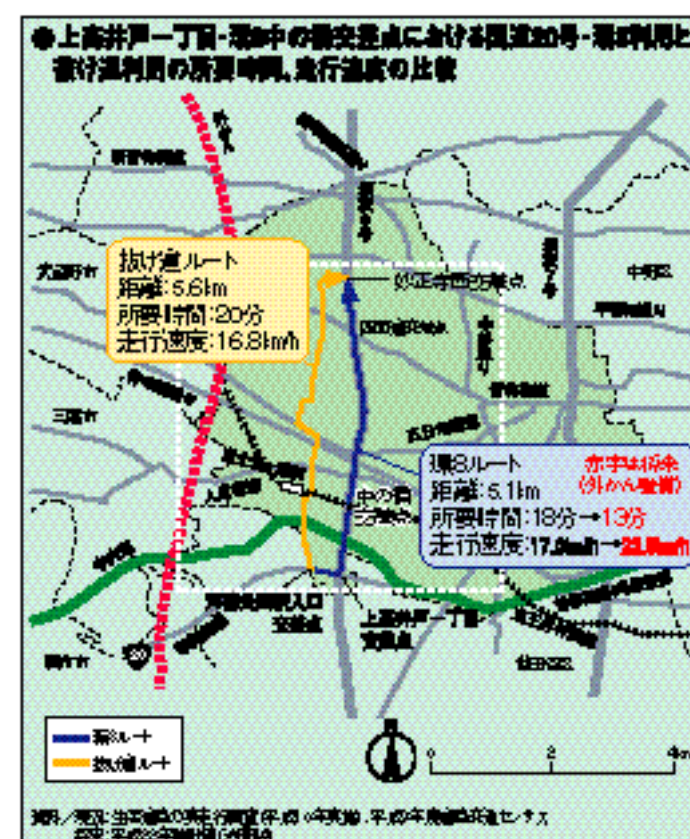
環8の抜け道での事故が多い。

東京都の市区町村道の平均値に比べ、環8の抜け道では、事故発生件数が約4倍になっています。

●上高井戸一丁目・環8中の橋交差点の抜け道における交通事故発生件数の状況



※上高井戸一丁目・環8中の橋交差点の抜け道の区間、平成2年度の調査(30車線区間)に比較



日本道路協会の調査(平成7～10年までの合計)を基に、資料/国土交通省の調査(平成10年調査)(注1)に比較、国土交通省の調査(平成10年調査)、平成2年度道路交通センサス、平成22年度調査(注1)に比較

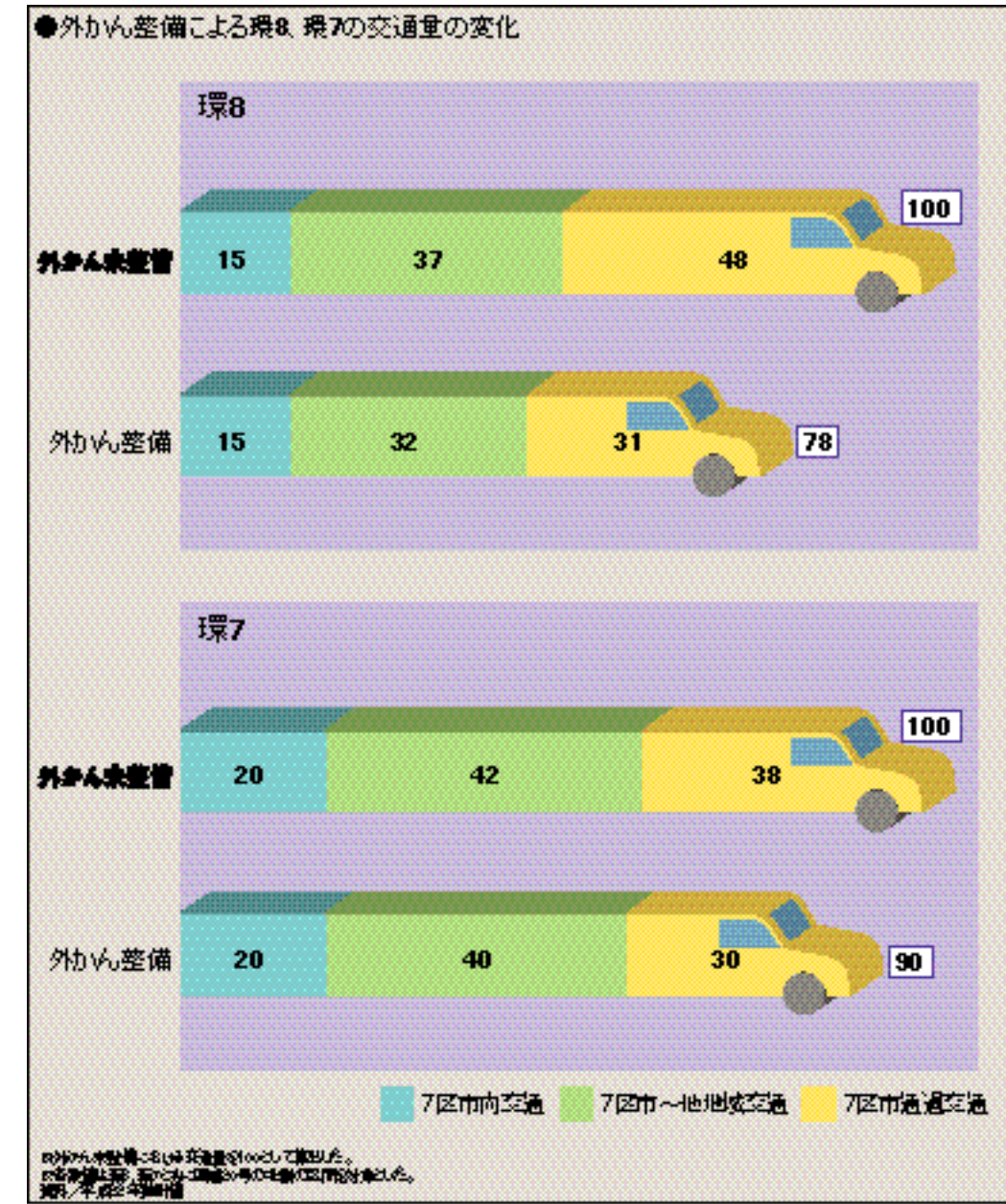
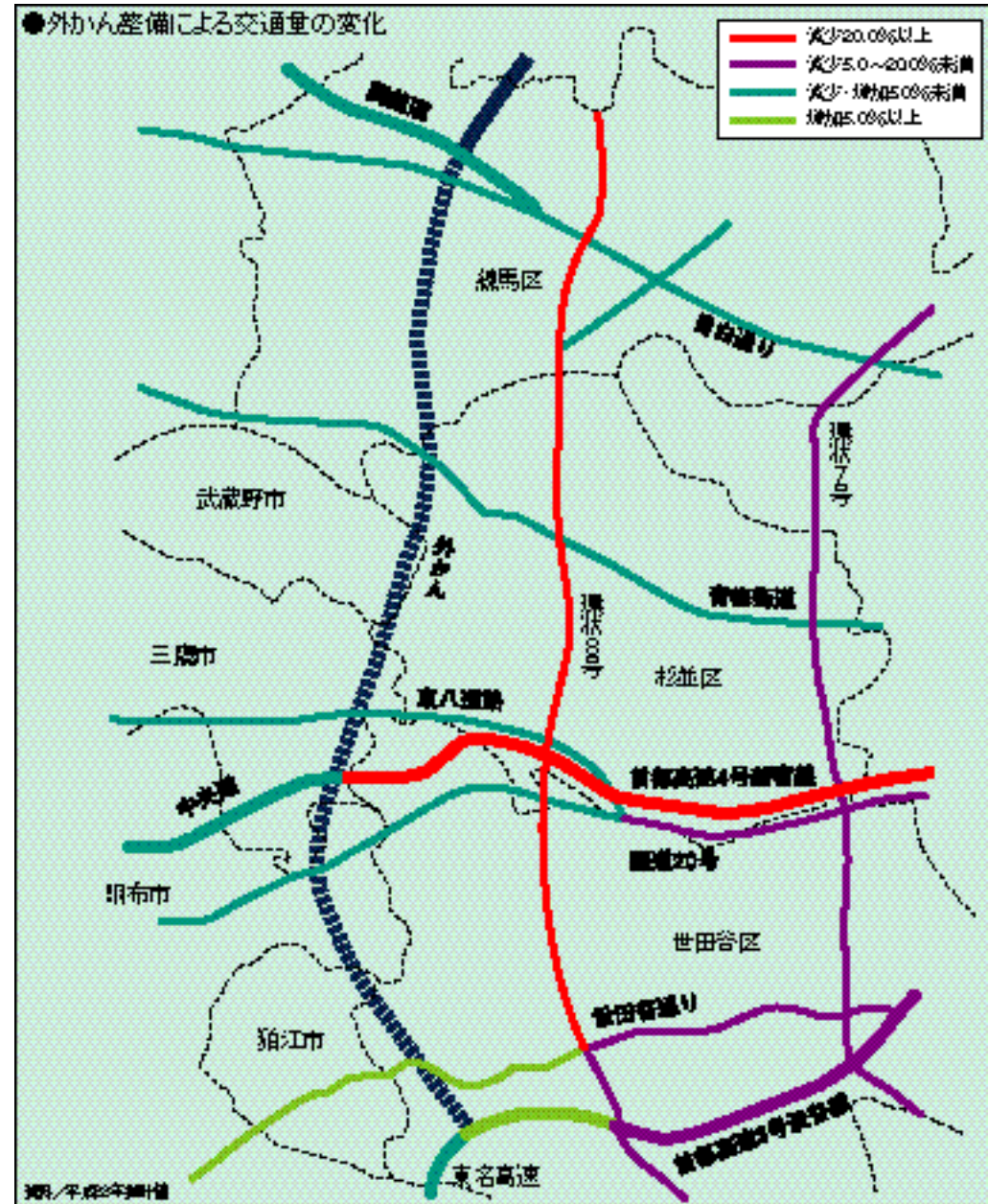




# 外かん整備によって図られる渋滞緩和。

外かんは、環8、環7の交通量を減らし、渋滞を緩和します。

環8の交通量を約2割、環7の交通量を約1割減らします。

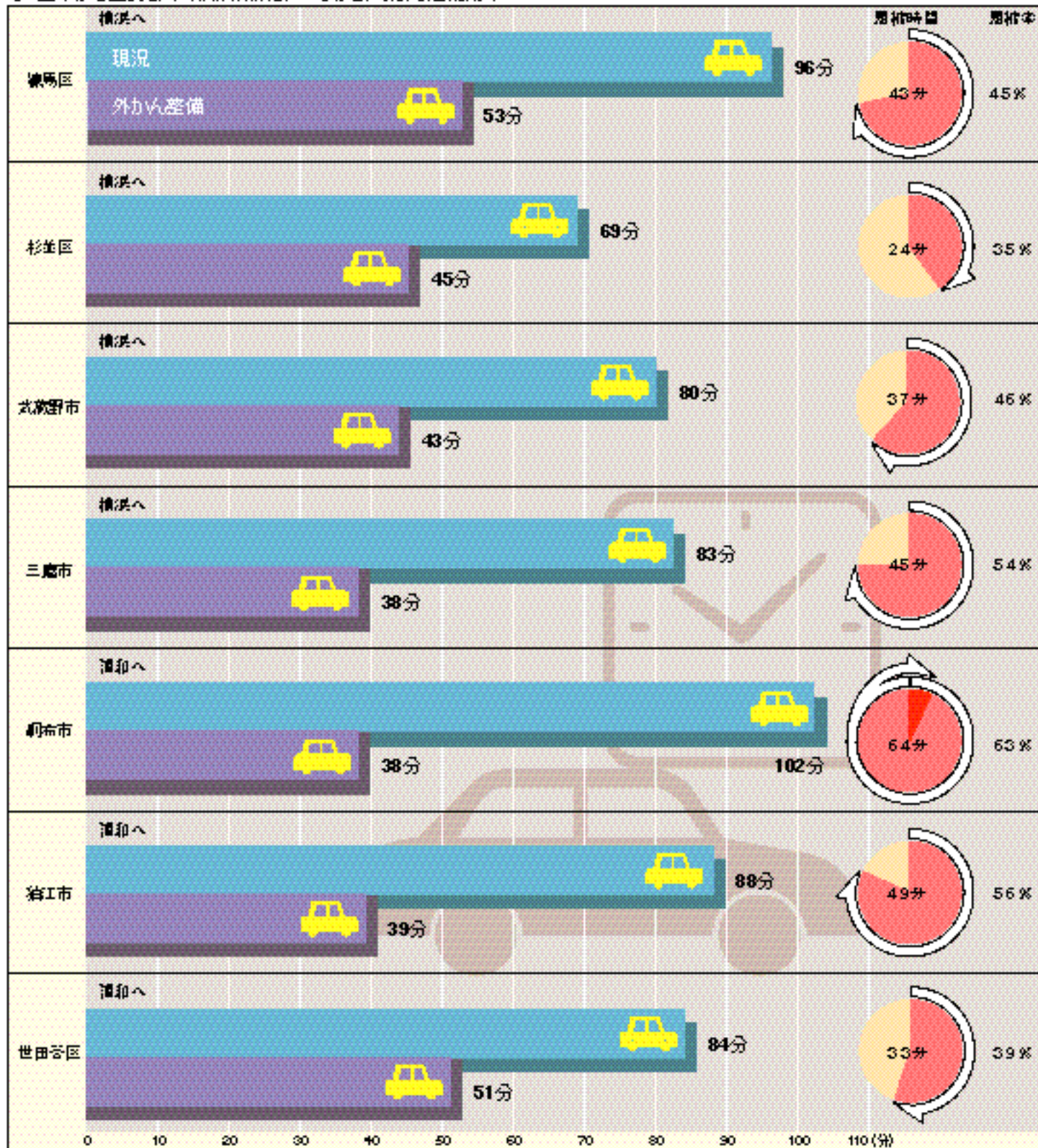




# 整備効果 外かんは、移動時間を大幅に短縮。

7区市から主要都市(横浜、浦和)への移動時間が短縮されます。

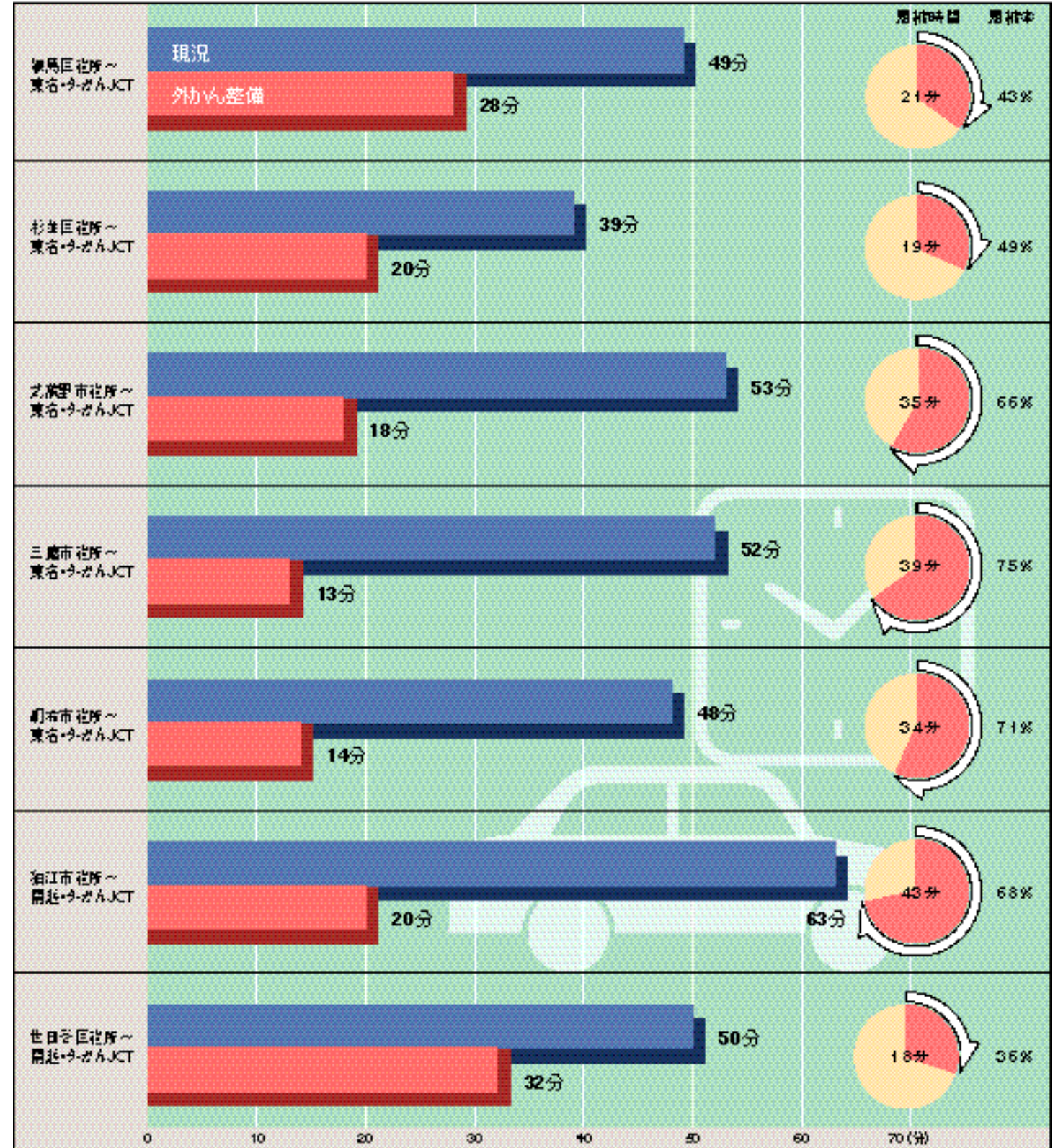
●7区市から主要都市(横浜、浦和)への移動時間の短縮効果



【備考】(1)「現況」は、2019年度調査結果。外かん整備は、2020年度調査結果。【備考】(2)「現況」は、2019年度調査結果。外かん整備は、2020年度調査結果。【備考】(3)「現況」は、2019年度調査結果。外かん整備は、2020年度調査結果。

高速道路への移動時間が短縮されます。

●7区市から放射高速道路への移動時間



【備考】(1)「現況」は、2019年度調査結果。外かん整備は、2020年度調査結果。【備考】(2)「現況」は、2019年度調査結果。外かん整備は、2020年度調査結果。【備考】(3)「現況」は、2019年度調査結果。外かん整備は、2020年度調査結果。

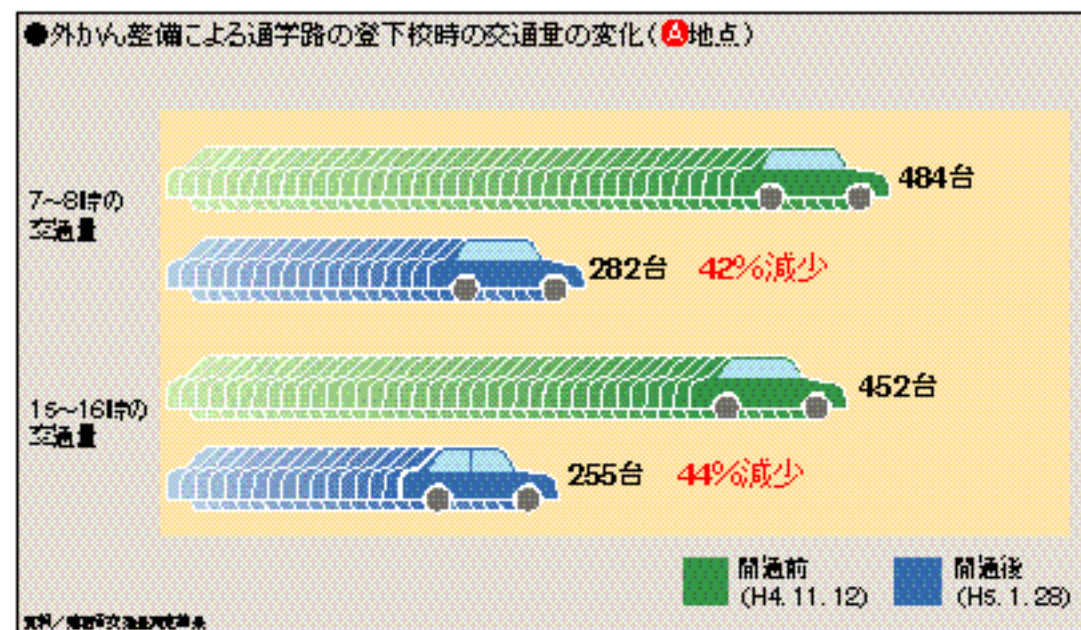
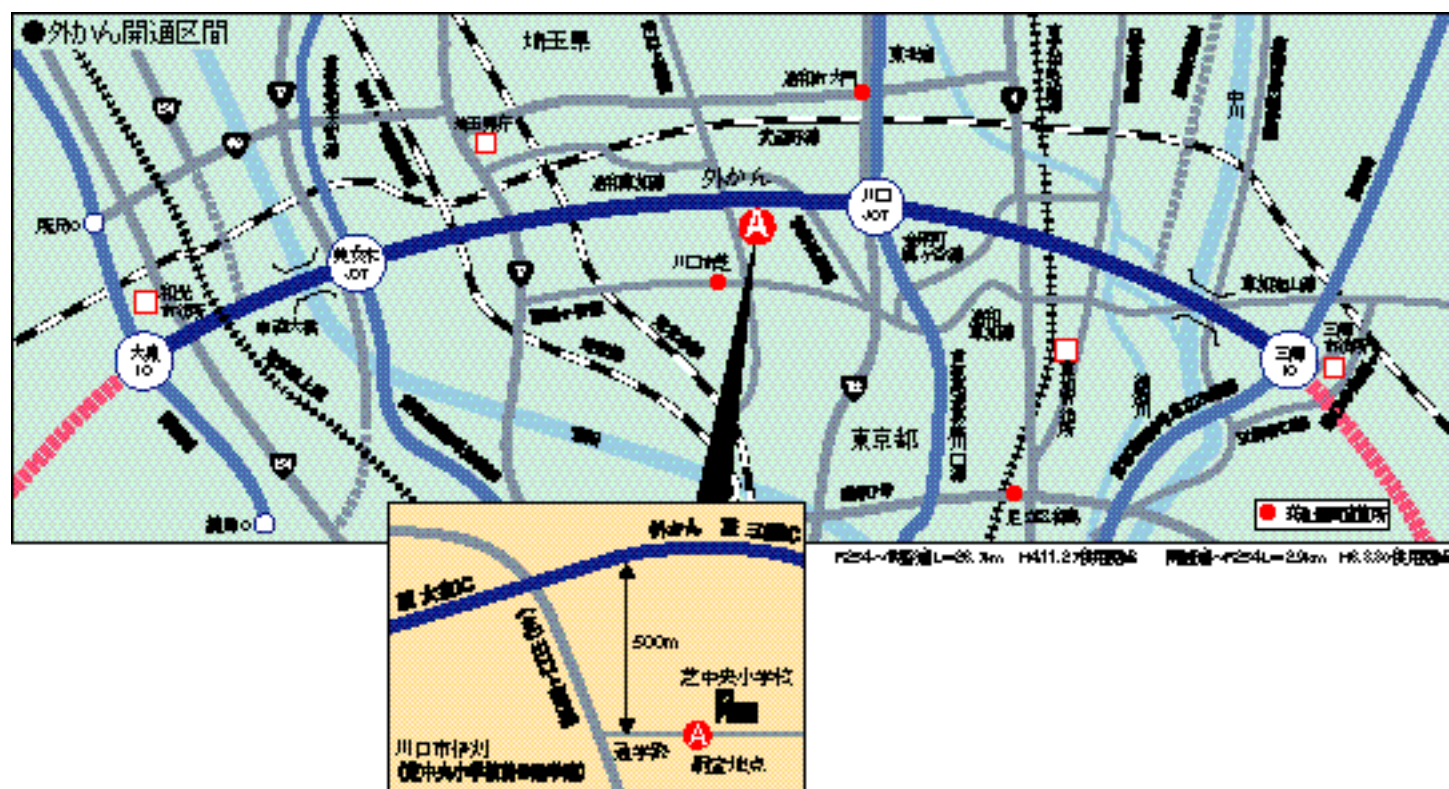


# 外かんの開通により、生活道路の通過交通が減少しました。

外かん（東京外かく環状道路）は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡し、放射方向の幹線道路を相互に連結して、首都圏の交通ネットワークを形成。交通混雑の緩和や都市間の円滑な交通を実現します。

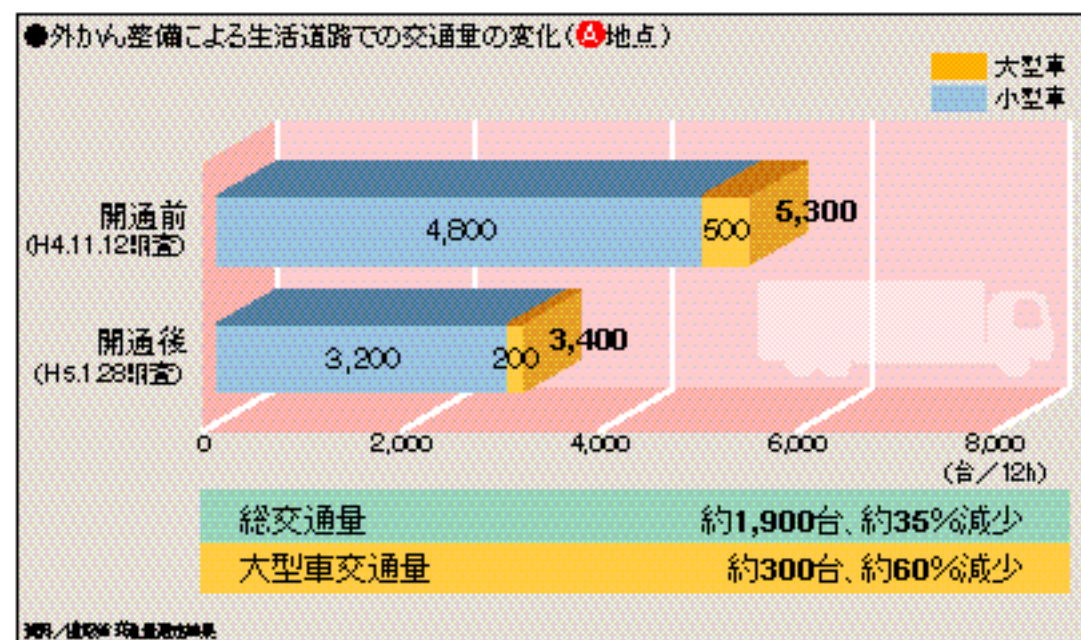
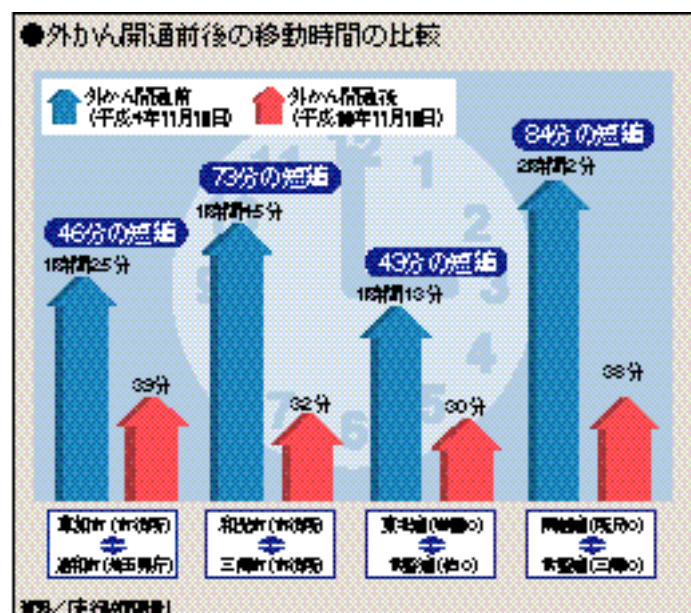
## 生活道路の機能回復

生活道路から通過交通を減らし、生活道路の機能を回復。地域の交通安全の確保、生活環境の改善が図られました。



## 移動時間の短縮

外かんの開通により、これまで道路混雑が激しく、移動時間が多くかかっていた埼玉県南部の都市間の行き来が大変スムーズになりました。

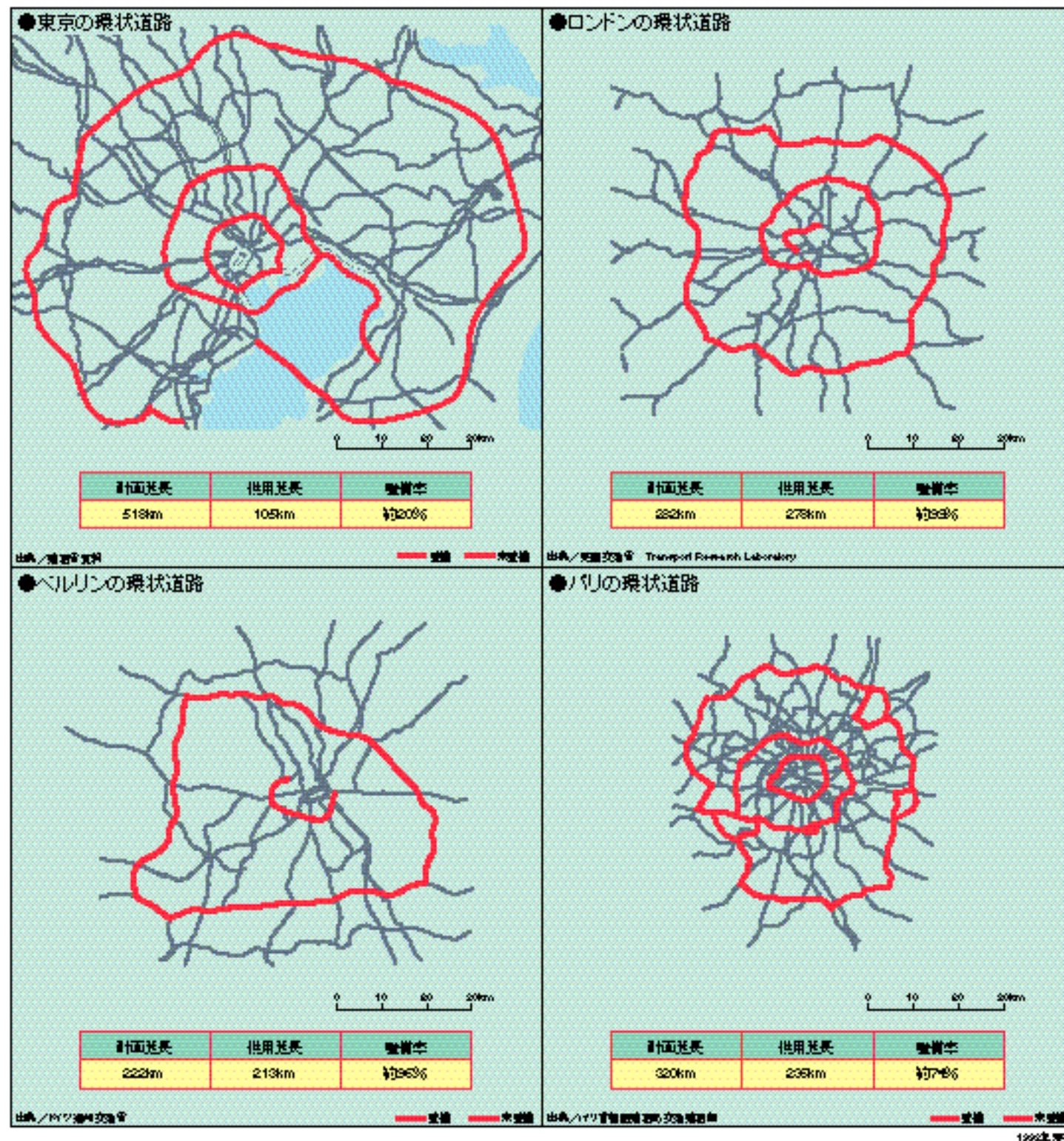




海外との比較

# 海外主要都市に比べ、わが国の環状道路の整備は遅れています。

海外主要都市との環状道路の整備状況比較。



全体計画と構築

# 首都圏の道路ネットワークに欠かせない、外かん。

外かんは、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路です。放射方向の幹線道路を相互に連結。都心への交通を分散し、都心を通過するだけの交通バイパス機能を果たします。外かんは、首都圏における交通渋滞の緩和や都市間のスムーズな交通ネットワークを実現します。

