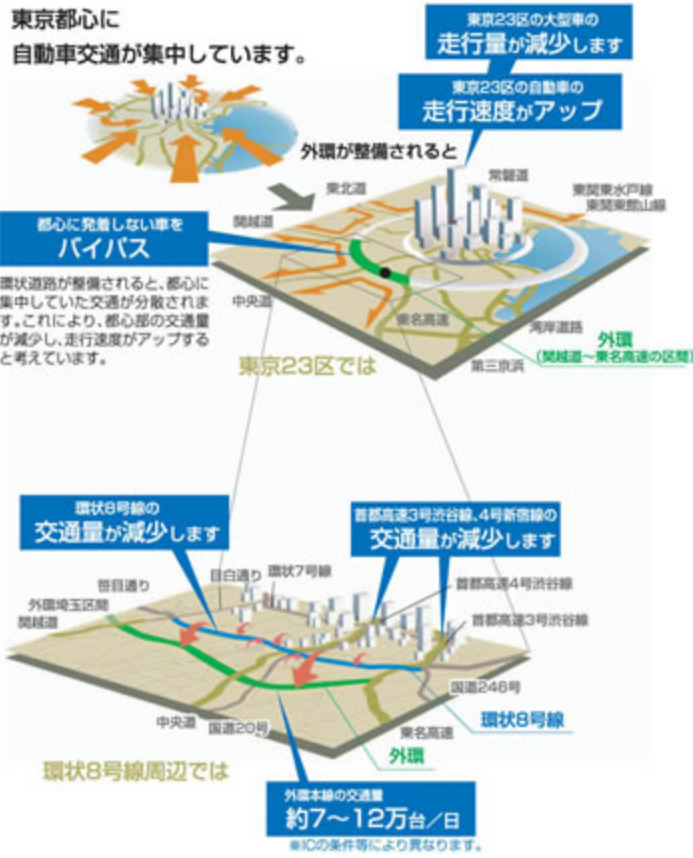


## 外環の整備効果

**慢性的な交通渋滞の緩和や生活道路の安全性向上、移動や輸送の時間短縮や、大気環境の改善などの効果が期待されます。また経済効果は、年間約3,000億円と試算されます。**

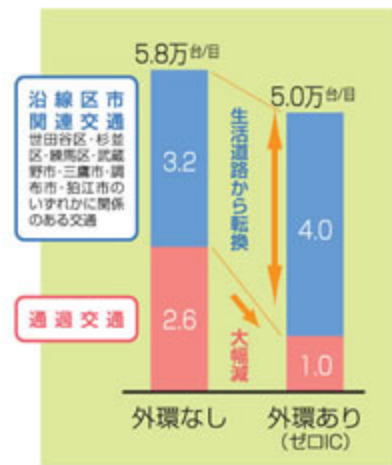
### ■ 慢性的な渋滞を緩和します。

外環が整備されると、都心に用いない車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。その結果、都心部の交通量が減少し、走行速度が上がります。特に、環状8号線や首都高速3号線、4号線などを利用していた通過交通が外環に転換することにより、これらの道路の渋滞緩和が期待されます。



### ■ 生活道路では通り抜け自動車が減少し、安全性が向上すると見込まれます。

外環が整備されると、環状8号線の交通量が減少し、渋滞が緩和されることで、混雑を避けて生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が、環状8号線を走行するようになります。その結果、生活道路の安全性が向上すると考えられます。



外環(関越~東名)の整備による環状8号線の交通量の変化

首都高速3号渋谷線、4号新宿線の交通量 **約2割減**

環状8号線の交通量

全体の交通量 …… 約1~2割減

大型車の交通量 …… 約3割減

通過交通 …… 約8割減

※交通量は平成42年の推計値

### ■ 広域交通の利便性を向上します。

外環が整備されると、放射方向の高速道路が連結され、移動や輸送の時間が短縮されます。例えば、東名高速から東北自動車道へ行く場合、現在は約45分から110分かかっていますが、外環が整備されると約25分となり、大幅な時間の短縮が見込まれます。



### ■ 外環のもたらす経済効果は年間約3000億円、経済効果は費用の3.3倍です

外環が整備された場合の効果は、多岐にわたります。走行時間の短縮や走行費用の節約、交通事故の減少などの効果の他に雇用や生産の増大など、経済に波及する効果、さらには災害時の代替路の確保や環境へ与える効果等があります。

このうち、走行時間短縮、走行費用節約、交通事故減少の各効果を経済効果として計上すると、年間約3,000億円にのぼるものと見込まれます。

道路などの社会資本を整備するか否かを判断するためには、整備及び管理に要する費用に対し、それ以上の経済効果が得られることが必要です。

外環は、整備に要する費用が1兆円以上と巨額ですが、経済効果も高く、費用の3.3倍の効果が見込まれます。



### B/C=3.3 (インターチェンジを整備しない場合)

外環(インターチェンジを整備しない場合)の整備にかかる建設及び管理に要する費用(C)と、外環(インターチェンジを整備しない場合)供用後40年間の事業に伴う経済便益(B:2600億円/年)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

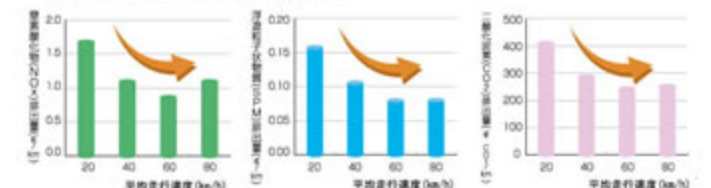


### ■ 大気環境が改善されます。

自動車から排出される二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)、窒素化合物(NOx)、浮遊粒子状物質(SPM)の量は、自動車の走行速度が高まるにつれ減少する傾向にあります。現在の都心部は慢性的に渋滞しているため、自動車が発進、停止を繰り返し、低速で走行していることから、より多くの排出ガスが発生していると考えられます。

外環の整備によって、交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するとともに、走行量が削減されれば、排出ガスの大幅な削減が期待できます。

#### 排出量と走行速度の関係



※1 植林によるCO<sub>2</sub>吸収量は10.6t-CO<sub>2</sub>/ha/年とした。出典: 国土利用、土地利用変化及び緑地に関するグッドプラクティスガイドブック  
※2 大型車1台(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に相当。平均走行距離: 約70km/日、平成11年度道路交通センサス  
※3 500mlペットボトル1本あたりSPM1100μgとした。出典: 東京都環境局自動車公害対策課