

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
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!

最短 約 45分 → 約25分
最長 約110分 → 約50分

●外環(関越道～東名高速区間)が完成すると

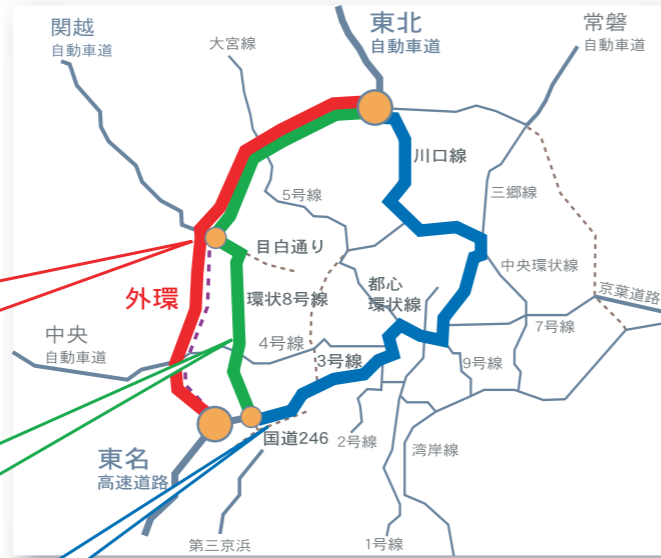
東名高速道路(外環ジャンクション) — 東北自動車道(川口ジャンクション) 34km
所要時間: 約25分～約50分

●現況では(環状8号線、外環経由の場合)

東名高速道路(用賀インターチェンジ) — 東北自動車道(川口ジャンクション) 33km
所要時間: 約50分～約1時間50分

●現況では(首都高速経由の場合)

東名高速道路(用賀インターチェンジ) — 東北自動車道(川口ジャンクション) 49km
所要時間: 約45分～約1時間45分



例えば、東名高速から東北道間の行き来では大幅な時間短縮が見込まれます。

外環の整備効果事例

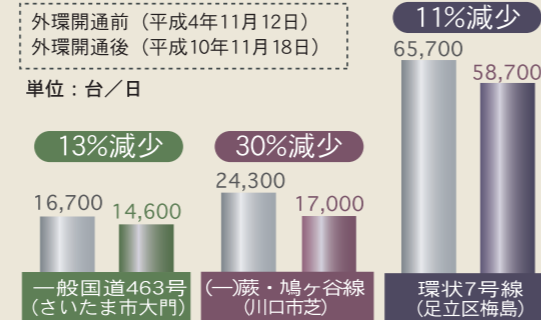
埼玉県側区間では、外環整備後、
周辺道路の交通量が削減されました。

外環が整備された埼玉区間では、バイパス機能により地域間の移動時間の大幅な短縮が図られました。同時に周辺幹線道路への通り抜け交通の流入が減り、交通量が減少し渋滞が緩和されました。



東北自動車道および首都高速川口線への分流

外環開通前後の周辺道路の交通量比較



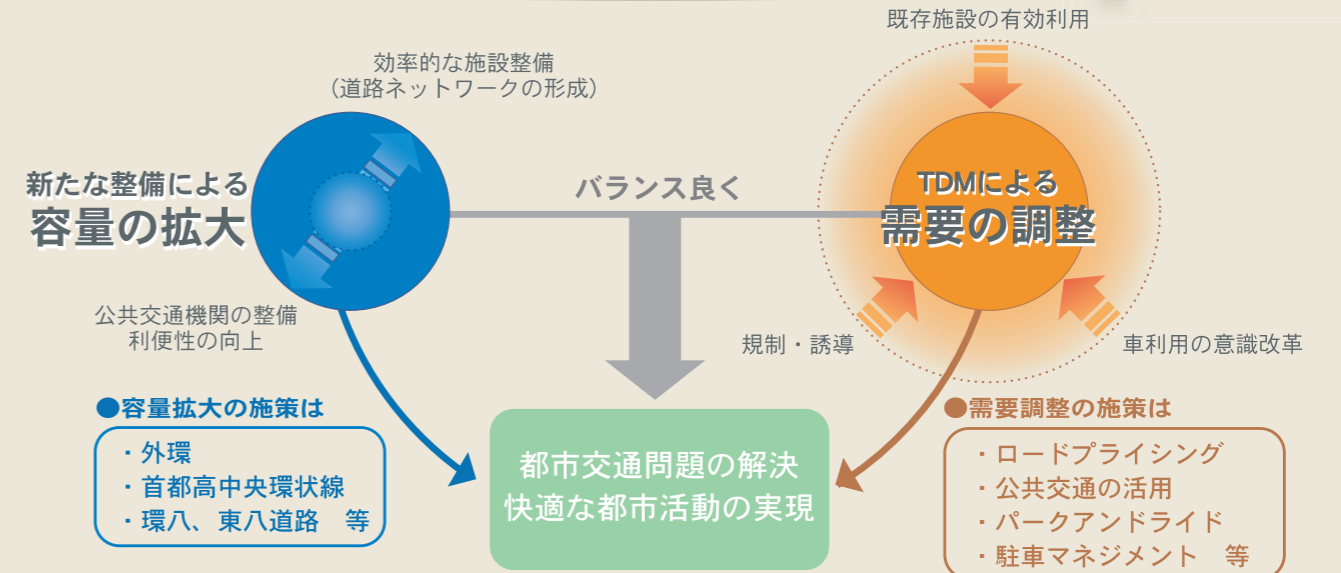
交通政策

道路整備だけではなく、自動車交通需要を調整するための
様々な施策を組み合わせることで、交通の需
要と供給とのバランスのとれた都市交通を目指します。

現在の状況

容量過小 需要過多

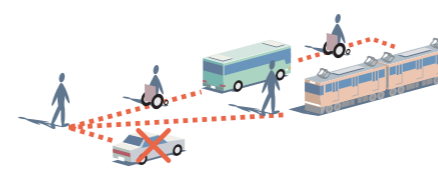
交通政策のしくみ



需要調整の施策とは

公共交通の活用

乗り換えの利便性向上やバリアフリー化を図り、公共交通機関の利便性を高め公共交通への転換を促します。



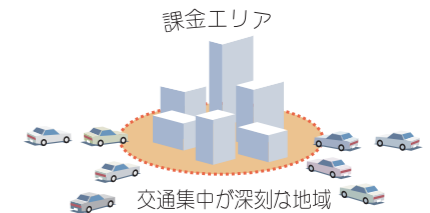
パークアンドライド

郊外に駐車場(パーク)を設けて電車等の公共機関への乗り換え(ライド)を推進し都心部への自動車の乗り入れを抑えていきます。



ロードプライシング

特定地域へ流入する自動車に対する課金制度の導入を推進し、特に混雑の激しい地域への自動車交通の集中を抑制します。



駐車マネジメント

渋滞を引き起こす路上駐車を防ぐため駐車場の整備と利用、駐車場誘導システムの整備を進めます。

