

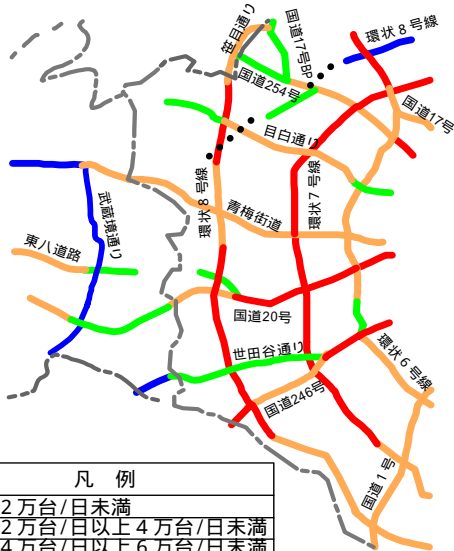
外環を整備する場合の効果

地域交通への効果

環8、環7に交通集中し、慢性渋滞が発生

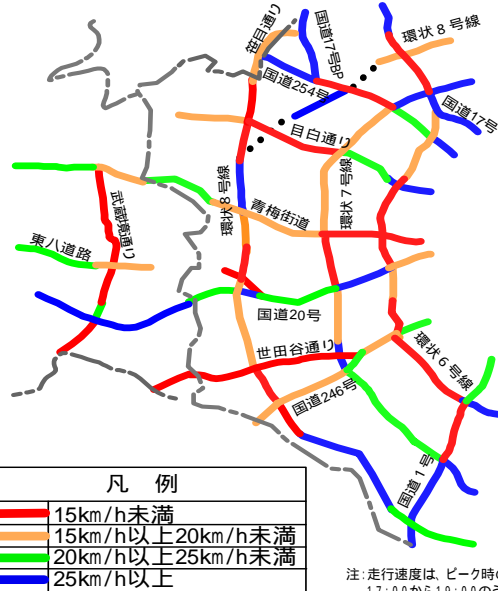
東京23区の西部地域を南北に行き来する交通が、環8、環7に集中し、慢性渋滞が発生しています。

交通量



資料:平成11年度道路交通センサス(実測値)
注)点線は未調査区間

速度



資料:平成11年度道路交通センサス(実測値)
注)点線は未調査区間

注:走行速度は、ピーク時の7:00から9:00
17:00から19:00のうち最も走行速度が
低い時間の走行速度を示しています。

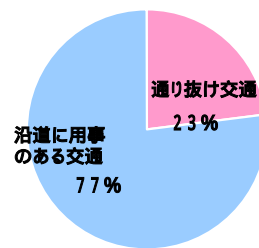
図 東京23区西部の主な一般道路の交通量

図 東京23区西部の主な一般道路の走行速度

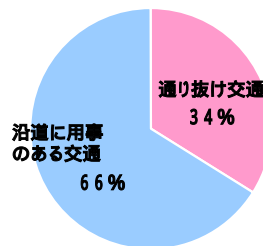
国道246号と目白通りの間を通り抜ける交通が多いのも渋滞の原因です。



環状7・8号線(国道246号~目白通り)
における通過交通の割合



環状8号線



環状7号線

資料:通り抜け交通の割合は、平成12年国土交通省ナバープレート調査(実測値)
総交通量はH12.11.28実測値(東京都環境局)

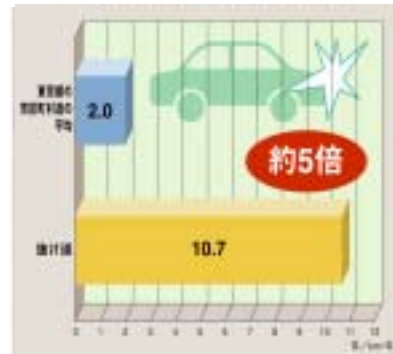
図 環状7号線、環状8号線の交通の内訳

渋滞する環8を避ける迂回交通が生活道路に入り込み、交通事故が多く発生していると考えられます。

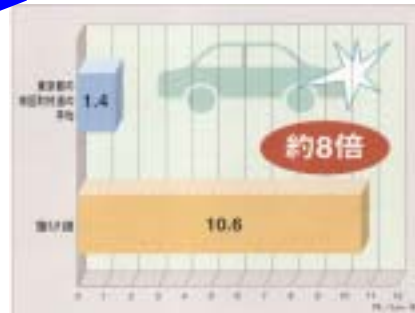


資料: 首都圏第3次渋滞対策プログラム

高井戸付近の抜け道と考えられる道路における交通事故発生状況(H12)



瀬田交差点の抜け道と考えられる道路における交通事故発生状況(H9)

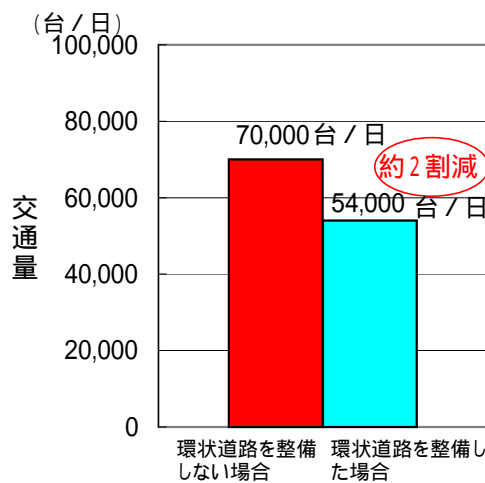


資料: 世田谷区資料 杉並区資料
 交通事故統計年報(平成9、12年度版)
 道路統計年報(1998年、2001年)

環状道路が整備されれば、環8の交通量が約2割減少

環8の交通量が約2割減少して、慢性渋滞は改善すると考えています。また、渋滞する環8を避けて生活道路に入り込んでいた交通が環8を走行するので、生活道路の安全性も向上すると考えています。

[環状8号線の交通量]



資料: 地点は上高井戸～千歳台交差点間
 交通量は、環状道路を整備しない場合が、平成11年度道路交通センサスを基に環状道路が整備されなかった場合の計算値。
 環状道路を整備した場合が、平成11年度道路交通センサスを基に環状道路が整備された場合の計算値。

外環（埼玉県側区間）の効果事例



資料: 国土交通省



写真 渋滞する環状8号線
(世田谷区上用賀付近)