

外環の必要性 (案)

首都圏の交通問題

渋滞

首都圏の高速道路や東京西部地域の一般道路では、慢性的な渋滞が発生しています。

都心部を中心に慢性的な渋滞が発生



資料：平成11年度道路交通センサス

東京西部地域では南北方向の交通が環状7号線と環状8号線に集中しています。



資料：平成11年度道路交通センサス 資料：平成11年度道路交通センサス

ネットワークが不完全であるため、インターチェンジ周辺で交通が輻輳しています。

自動車専用道路相互のネットワーク化がされていない自動車専用道路のインターチェンジ周辺の一般道路では、インターチェンジを利用する交通が集中し、交通が輻輳しています。



目白通り（大泉インターチェンジ入口付近）

土支田通り（都道68号）



資料：東京都統計局（目白通り～西国道路246号）
（環七：510万時間／年・km
（環八：584万時間／年・km）
（全国平均2万時間／年・km、東京都平均14万時間／年・km）
渋滞損失時間は、平成11年度道路交通センサスデータを基に算出。
渋滞損失（渋滞の旅行時間 - 道路の旅行時間）×渋滞率

災害・事故時の脆弱性

災害発生時の避難や救助、緊急輸送等の復旧活動に必要な幹線道路が脆弱です。



出典：報道写真全記録阪神大震災、朝日新聞社

出典：特別報道写真集新潟県中越地震、新潟日報社

環境悪化

自動車の集中、渋滞による停止・発進が繰り返されるため、大気汚染は、依然として厳しい状況にあります。

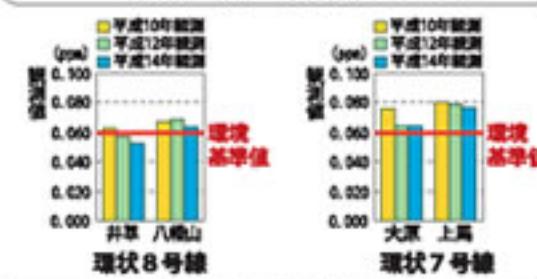


資料：平成15年版日本の大気汚染状況

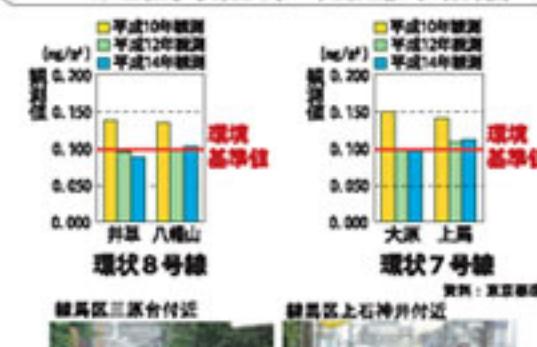


環状7号・8号線の沿線では環境改善が必要です。

二酸化硫素(NO₂)測定値 (98箇所)



浮遊粒子状物質(SPM)測定値 (25箇所外)



浮遊粒子状物質(SPM)測定値 (25箇所内)



SPMとは

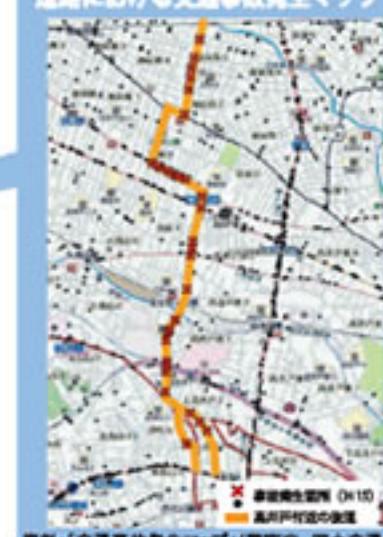
大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径10ミクロン以下のもので、人の健康を保護する上で維持することが望ましい基準が定められています。特にディーゼル車が排出するPMは、発がん性や気管支ぜん息、花粉症などとの関連が指摘されています。

生活道路での事故

環状7号・8号線の渋滞を避けて通り抜け自動車が生活道路に侵入し、交通事故の原因になっています。



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マップ



通り抜け自動車が侵入している生活道路では、狭い道路に自動車や歩行者が錯綜しており、安全性に問題があります。これらの生活道路では、交通事故の発生率が非常に高くなっています。

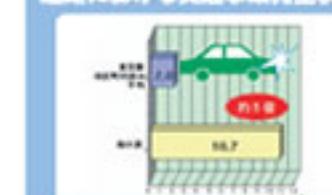
東京都における交通状況

他道府県と比較して、東京都の交通事故発生件数は最も多く、また、渋滞損失時間も最も大きい状況にあります。

指標	全道府県の内の東京都の割合	数値
交通事故発生件数	第47位	88,118件数
渋滞損失時間	第47位	136.7千人時間／年・km

資料：「交通事故統計年報(平成16年版)」「平成16年度渋滞の発生状況調査」平成16年度渋滞の発生状況調査

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



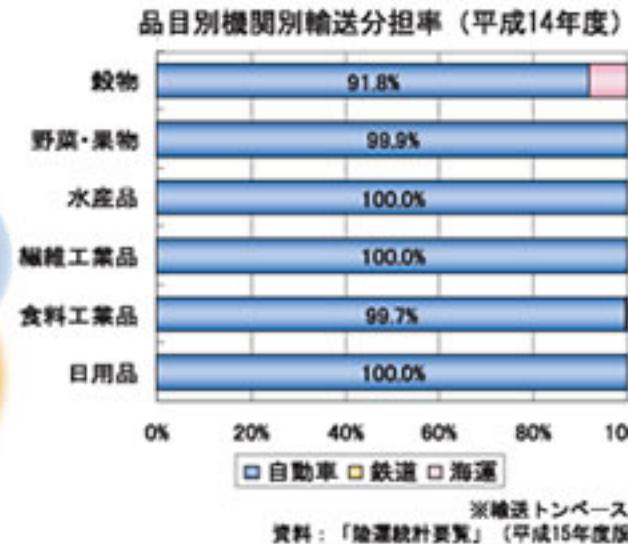
資料：交通事故統計年報(平成16年版)、杉並区実験(012)

資料：渋滞・抜け道駆除道路地図詳細版(河文社)

問題発生の原因

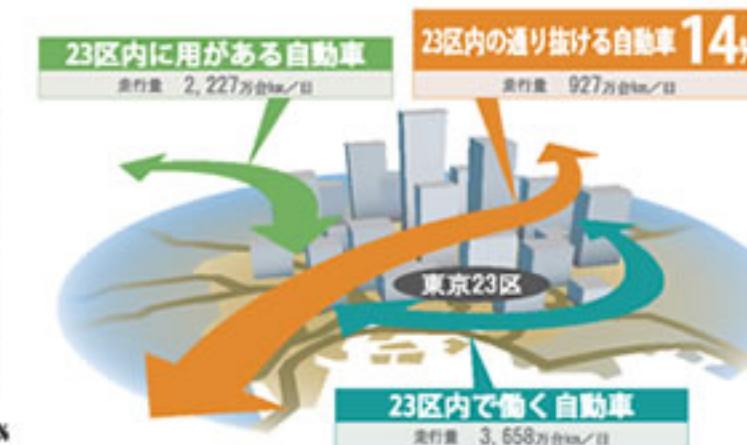
大量に集中する自動車交通とモノの輸送の自動車への依存

大都市東京の活動を支えるための自動車交通が東京都心部に集中しています。野菜・果物や水産品などはほぼ100%自動車による輸送に依存しています。



通過交通の流入

東京23区の交通の14%、大型車の33%が通過交通です。
また、環状7号線、環状8号線の交通の2~3割が沿線に用事のない通過交通です。



資料：平成11年度道路交通センサスを基にしたシミュレーション結果



資料：国土交通省ナンバープレート調査（平成12年）

不十分な自動車専用道路ネットワーク

環状方向にネットワークされていません

放射方向の自動車専用道路はほぼ整備されていますが、環状方向の自動車専用道路の整備が進んでおらず、効果的なネットワークが形成されていないため、ボトルネックが生じています。



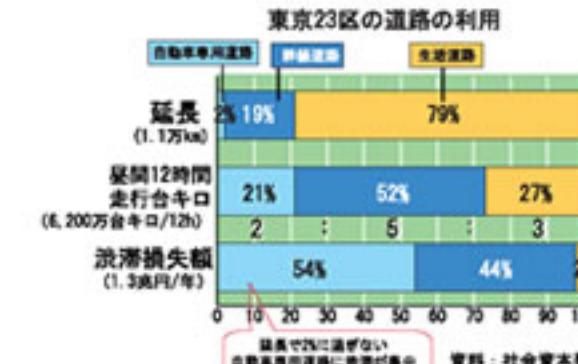
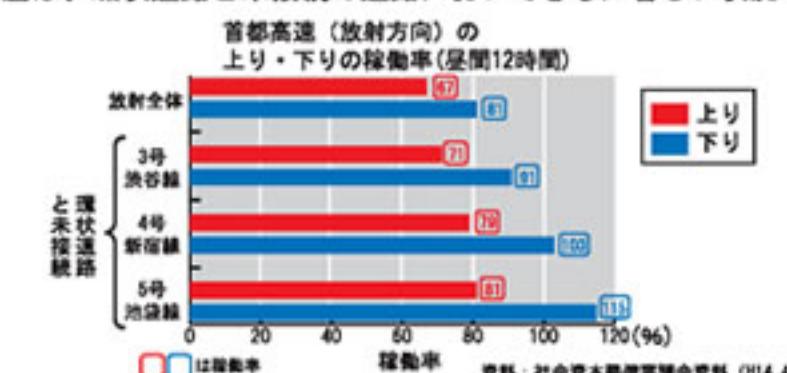
自動車専用道路の機能が充分に発揮できていません。

環状道路が整備されていないため、放射方向の自動車専用道路は環状道路を先頭に渋滞することとなり、放射方向の自動車専用道路は、機能を十分に発揮できていません。
首都高速（放射方向）の上りと下りの稼働率の差は、環状道路と未接続の道路においてさらに著しい状況です。



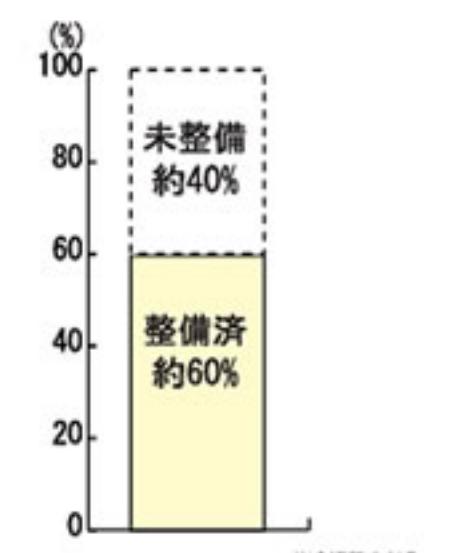
自動車専用道路に渋滞が集中しています。

延長で2%に過ぎない自動車専用道路に渋滞が集中しているとともに、生活道路にも多くの交通が入り込んでいます。



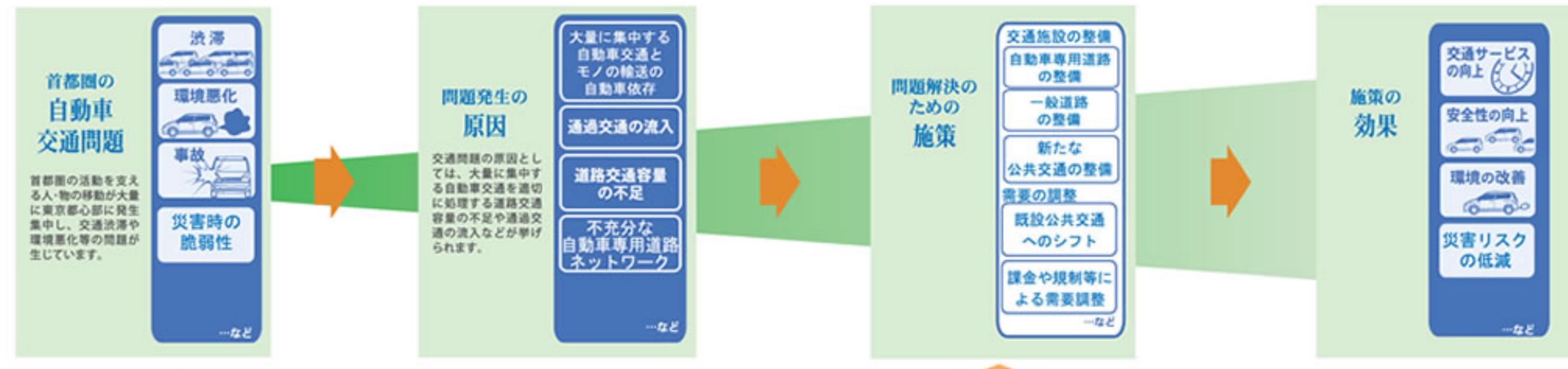
道路交通容量の不足

自動車交通を適切に処理するための道路の交通容量が不足しています。



交通政策の考え方

自動車交通問題を解決し、大都市東京の経済、環境、安全性を同時に支えるための交通政策の考え方を提示します。



交通政策の考え方

大都市東京の活動を支えるため、交通政策は不可欠です。

生活（消費と労働）と経済（生産と雇用）の両立を。

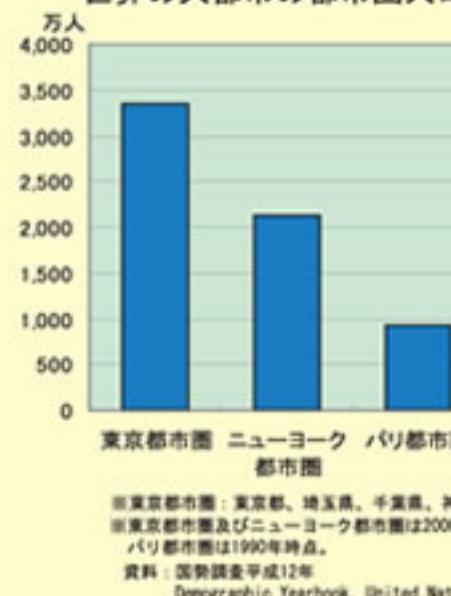
東京は世界有数の大都市であり、日本経済の中心として、膨大な数の居住者の労働・消費活動と企業の生産活動、公共サービスにより、高度な都市機能が成り立ち、人々を惹きつけています。消費・労働からなる生活と生産・雇用からなる経済活動との両立が重要です。一方で、都市への集積に伴い、満員電車での長時間通勤や渋滞、自然が少ない生活環境などのデメリットも抱っています。大都市としての活力を持続するためには、集積のメリットを最大限に引き出し、集積のデメリットを少なくすることが重要です。

大都市東京の活動支援には交通政策が不可欠。

大都市の活動は、企業の経済活動によるものその他、行政部門としても治安や福祉、上下水道、交通等の様々な公共サービスにより維持されていますが、「交通」の観点から、首都圏の自動車交通問題に対応するとともに、大都市の複雑で大規模な交通ニーズに的確に対応し、都市の活動を支えていくことが必要です。



世界の大都市の都市圏人口



交通政策の目的

1. 人・モノの移動ニーズへの対応

大都市としての高度な経済活動と、利便性の高い都市生活とを支えるため、複雑化・大規模化する人・モノの移動ニーズに対応していく必要があります。

2. 移動の質の改善

国際的なビジネスから高齢者の移動まで、様々な移動の質的ニーズに対応し、高速性や定時性、快適性、安全性など高度な交通サービスが確保され、都市的サービスの高度化に対応していく必要があります。

3. 環境の改善

自動車交通に起因する自然環境や生活環境の悪化を改善することが必要です。

4. 災害のリスク回避

災害に対し、居住者の生命や財産を守り、大都市の諸機能が失われることがないように備えるとともに、一旦災害が発生した場合に、緊急物資輸送や復旧が迅速に行うことができるよう災害に強い交通網とすることが必要です。

交通政策の評価の視点

有効性

・施策が、交通政策の目的に、どのように、また、どの程度、寄与するのかを評価します。

効率性

・施策が、既存道路の利用効率の改善など、効率的なものかを評価します。
・社会的費用(事業費、環境への影響)や社会的効果(経済便益)の大きさを評価します。

実現性

・施策の影響範囲など社会的な合意の難易、行政としての関与の妥当性、時間的・技術的な現実性を評価します。