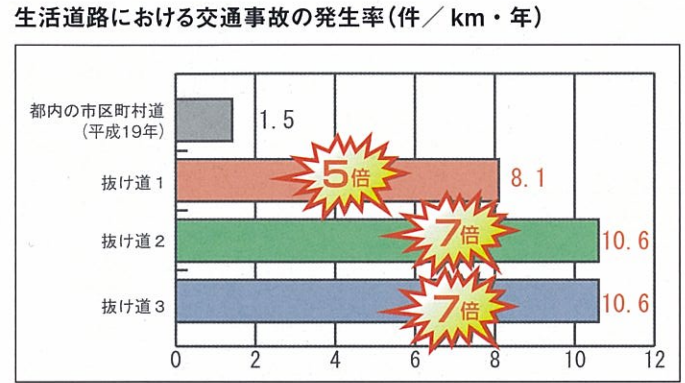


首都圏における交通の諸問題など



生活道路での高い事故発生率

環状8号線に並行する生活道路は、抜け道として利用されており、交通事故の発生率が都内平均の約5~7倍となっています。



資料：「交通事故発生マップ」警視庁ホームページ 平成19年
「交通事故統計年報」財団法人交通事故総合分析センター 平成19年版
「道路統計年報2008」全国道路利用者会議

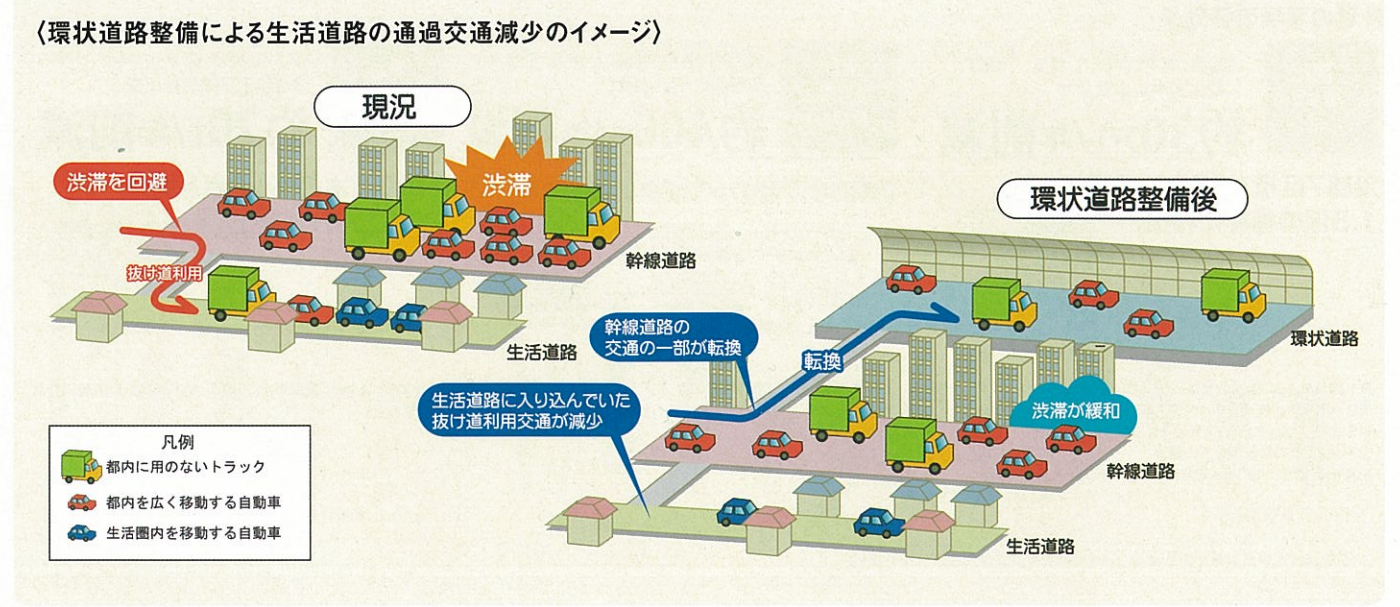
交通事故の発生率の算出方法

〈抜け道〉 交通事故発生マップより、抜け道における交通事故の件数をカウントし、カウントした事故発生件数を道路延長で割ることで、交通事故発生率を算出。

〈都内の市区町村道〉 「交通事故統計年報」より都内の市区町村道における交通事故発生件数を「道路統計年報」より総延長を抽出。交通事故発生件数を道路総延長で割ることで交通事故発生率を算出。

生活道路の安全性向上

環状道路の整備により、渋滞している幹線道路の交通の一部が環状道路に転換し、幹線道路の渋滞が緩和します。その結果、幹線道路の渋滞を避けて生活道路に入り込んでいた抜け道利用交通が幹線道路へ転換し、道路の適正な機能分担が図られます。



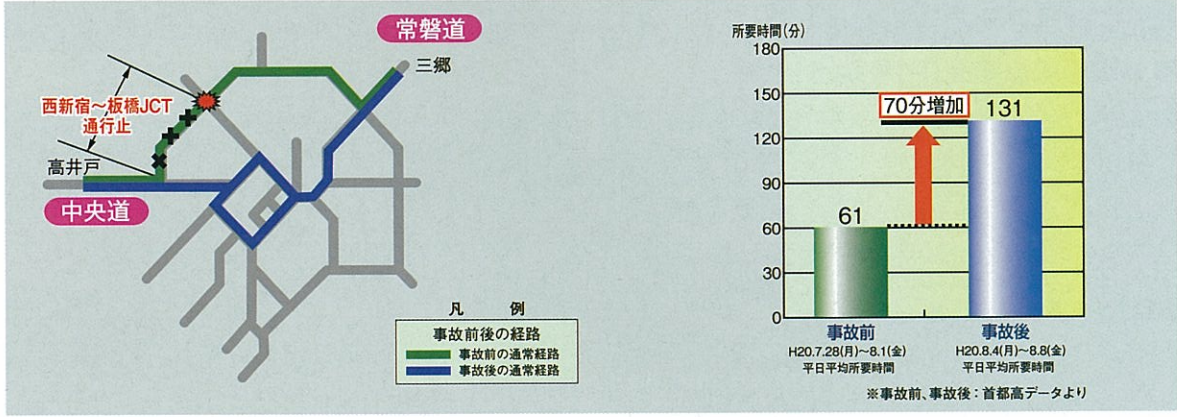
緊急時における脆弱なネットワーク

平成20年8月の首都高速道路でのタンクローリー事故発生時は、中央道~常磐道間の所要時間が約70分(約60分→約130分)増加しました。

【タンクローリー事故の発生状況】

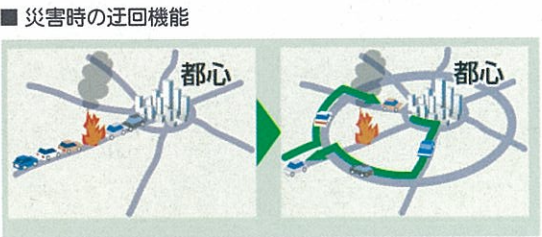
事故発生場所：首都高速道路5号池袋線
下り熊野町JCT

通行止の期間：平成20年8月3日~8月8日
全面開放：平成20年10月14日



災害時の迂回機能(リダンダンシー)の確保

環状道路の整備により、目的地までの迂回路が確保されます。災害や事故などにより一部区間の普通が生じた際にも、速やかに移動することが可能となります。



新潟県中越地震(平成16年)の事例

新潟県中越地震による被災に伴い、関越自動車道(小出IC~長岡IC)や国道17号(川口町)等が通行止めとなったため、新潟県中越地方において関東方面~新潟方面間の広域交通が寸断されました。

このとき、磐越自動車道で約6割、上信越自動車道で約4割交通量が増加する等、高速道路のネットワークが迂回路として効果を発揮し、被災地への緊急物資の輸送等に重要な役割を果たしました。

出典：国土交通省