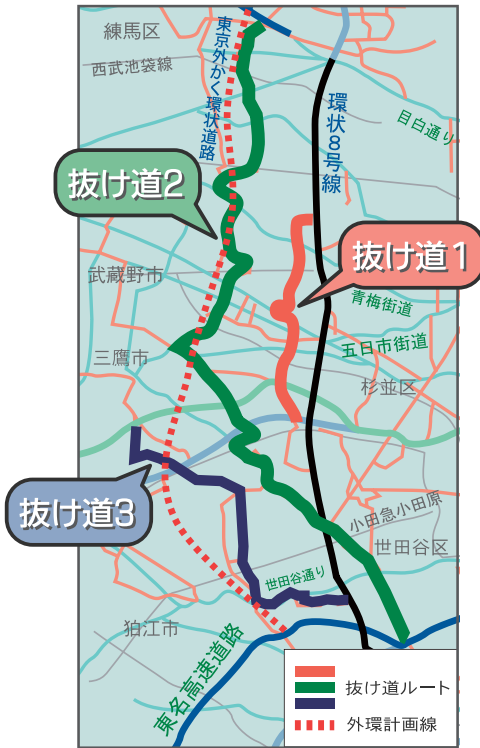


首都圏における交通の諸問題など

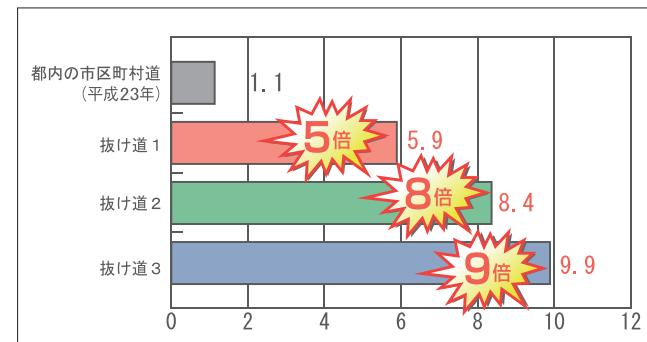


生活道路での高い事故発生率

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5～9倍となっています。



生活道路における交通事故の発生率(件 / km・年)



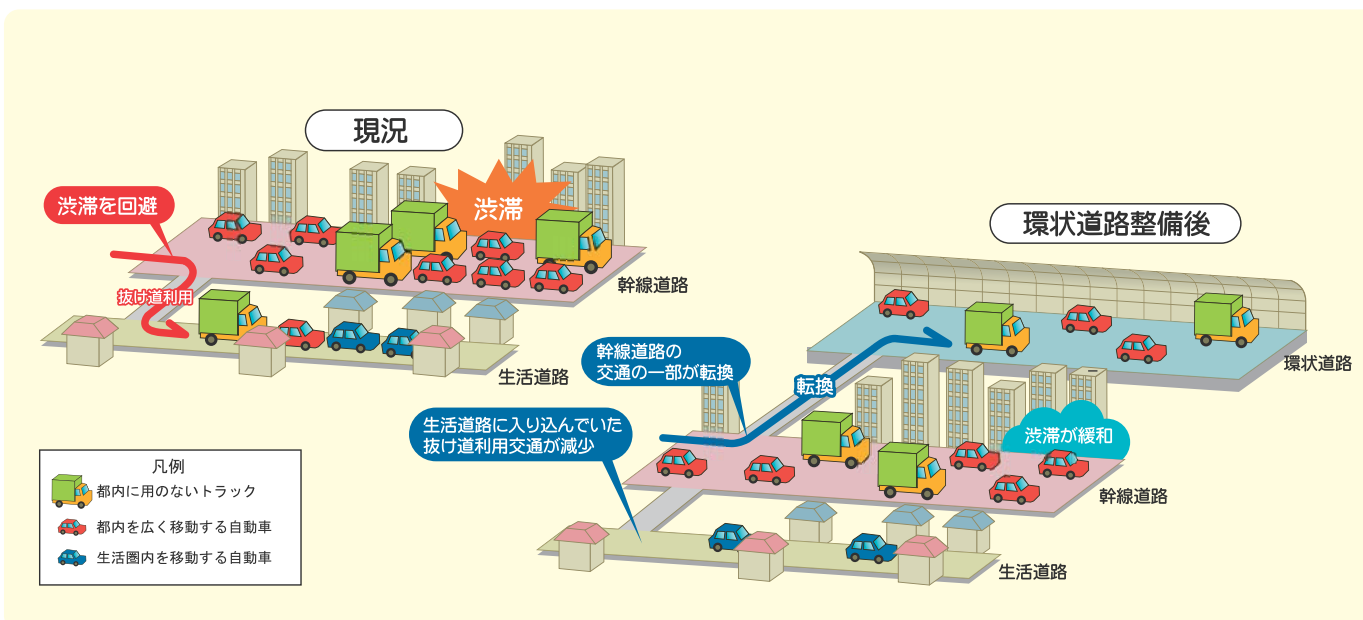
資料：「交通事故発生マップ」警視庁ホームページ 平成24年
「交通事故統計年報」財団法人 交通事故総合分析センター 平成23年版
「道路統計年報」国土交通省 平成24年

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。



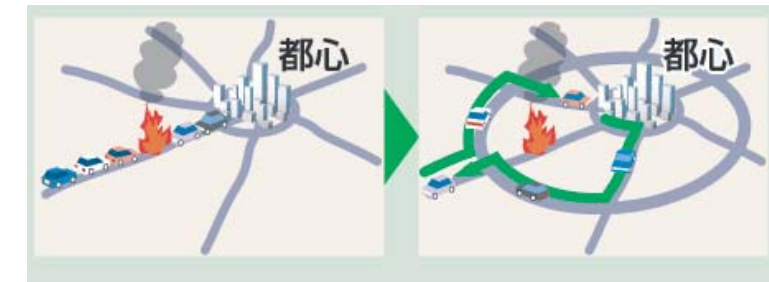
災害時にも機能するネットワークの確保

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不通が生じた際にも、速やかに移動することが可能となります。

災害時の迂回機能



東日本大震災の事例

東日本大震災により関東方面と東北方面を結ぶ東北自動車道と常磐自動車道の機能が制限されました。そのため、日本海側の幹線道路網を利用し、被災地へ物資輸送を行いました。日本海側の幹線道路網が太平洋側の代替ルートとして、重要な役割を果たしました。

