

# 3. 圏央道全体の必要性

## ① 主要渋滞ポイントの状況

環状道路の整備が遅れ、都心部に交通が集中し、圏央道内側には関東の63%、全国の18%にあたる580箇所（全国3,200箇所）の主要渋滞ポイントが存在しています。額は2.5兆円/年（全国12兆円）となっています。



## ② 環境悪化の状況

環状道路の整備が遅れているため、都心部への交通が集中し、圏央道の内側については、自動車NOx・PM法の対策地域内にもかかわらず、NO2測定値の全国ワースト10の中に、圏央道内側の自排局が8カ所入っています。またSPM測定値では全国ワースト10の中に、圏央道内側の自排局が8ヶ所入っています。

NO2測定値

順位	自排局名	都道府県	市区	98%値
1	玉川通り上馬	東京都	世田谷区	0.079
2	環七通り松原橋	東京都	大田区	0.078
2	淵野辺十字路	神奈川県	相模原市	0.078
4	中山道大和	東京都	板橋区	0.077
5	北品川交差点	東京都	品川区	0.075
6	天神	福岡県	福岡市	0.074
7	日光街道梅島	東京都	足立区	0.073
7	環七通り亀有	東京都	葛飾区	0.073
9	遠藤町交差点	神奈川県	川崎市	0.071
9	岡崎市第三測定所	愛知県	岡崎市	0.071
9	今里交差点	大阪府	大阪市	0.071

SPM測定値

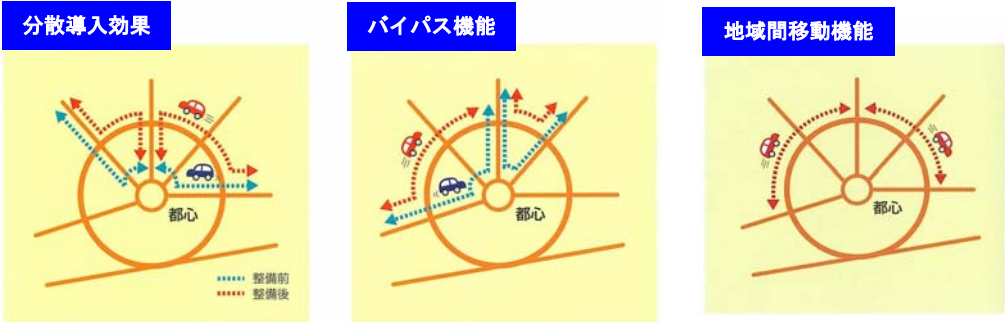
順位	自排局名	都道府県	市区	2%除外値
1	岡崎市第三測定所	愛知県	岡崎市	0.133
2	環七通り松原橋	東京都	大田区	0.129
3	和光新倉自排	埼玉県	和光市	0.117
3	中山道大和	東京都	板橋区	0.117
5	納屋	三重県	四日市市	0.114
6	国設野田	千葉県	野田市	0.111
7	戸田美女木自排	埼玉県	戸田市	0.110
7	国設飛島	愛知県	飛島村	0.110
9	朝霞幸町自排	埼玉県	朝霞市	0.109
10	戸田市早瀬	埼玉県	戸田市	0.105
10	山手通り大阪橋	東京都	目黒区	0.105
10	自排塔の木	静岡県	富士市	0.105

■ 圏央道内側の自排局

出典:環境省記者発表 平成15年度大気汚染状況について

## ③ 圏央道の役割

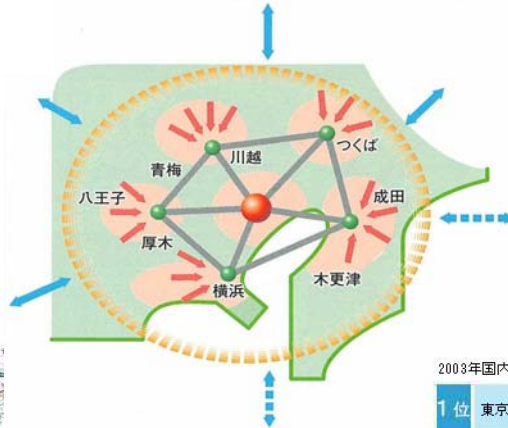
郊外から都心部への交通を分散導入させ、都心に起終点をもたない通過交通をバイパスさせるので、首都圏の道路交通の円滑化を図ることができます。



#### ④都市拠点間の連絡強化

それぞれの都市拠点を連絡・連携することにより、都市圏全体のバランスのとれた発展が図られます。

また首都圏の広域物流ネットワークを形成することにより、沿線地域において企業立地・市場拡大・生産活動等の活性化が図られ、活力のある地域が形成されます。これらにより、「一極依存構造」から「分散型ネットワーク構造」への転換を促し首都機能の分散を可能にします。



2003年国内の外国貿易コンテナ取扱個数 (単位:千TEU)

1位	東京	3,314
2位	横浜	2,505
3位	名古屋	2,074
4位	神戸	2,046
5位	大阪	1,610

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL



出典: 陸上出入貨物調査(H15) 国土交通省総合政策局情報管理部

### ⑤災害時等の緊急輸送路の確保

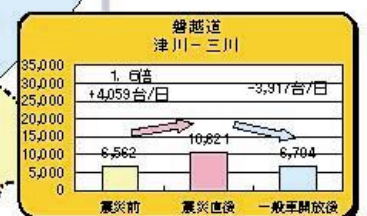
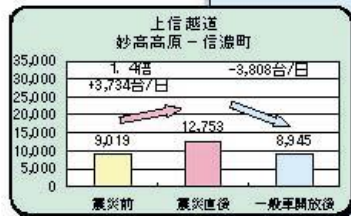
災害などで通行不能な区間が生じても、代替ルートが確保され、緊急物資の輸送や災害救助活動等の交通路が確保できます。

#### 新潟中越地震時の代替ルートの例

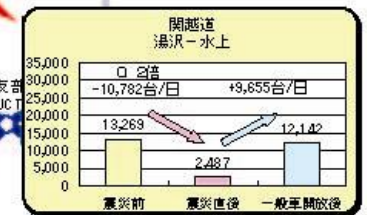
【比較データ】  
 ①【震災前】 : H16.10.18(月)~H16.10.22(金)の平日の平均  
 ②【震災直後(一般車通行止め)】 : H16.10.25(月)~H16.10.29(金)の平日の平均  
 ③【一般車開放】 : H16.11.15(月)~H16.11.19(金)の平日の平均

■ 上信越道経由  
 練馬→藤岡JCT  
 →上越JCT新潟西  
 405km、4時間40分  
 (+89km、+1時間3分)

■ 東北道、磐越道経由  
 川口JCT→郡山JCT  
 →新潟中央JCT→新潟西  
 385km、4時間8分  
 (+49km、+31分)



■ 関越道経由  
 練馬→長岡JCT→新潟西  
 316km、3時間37分



平成16年10月新潟中越地震  
 関越道の被災状況(堀之内IC~川口IC)

関越道ルートでの代替として上信越道経由、東北道、磐越道経由が利用される

図 3-1 新潟中越地震の代替路線