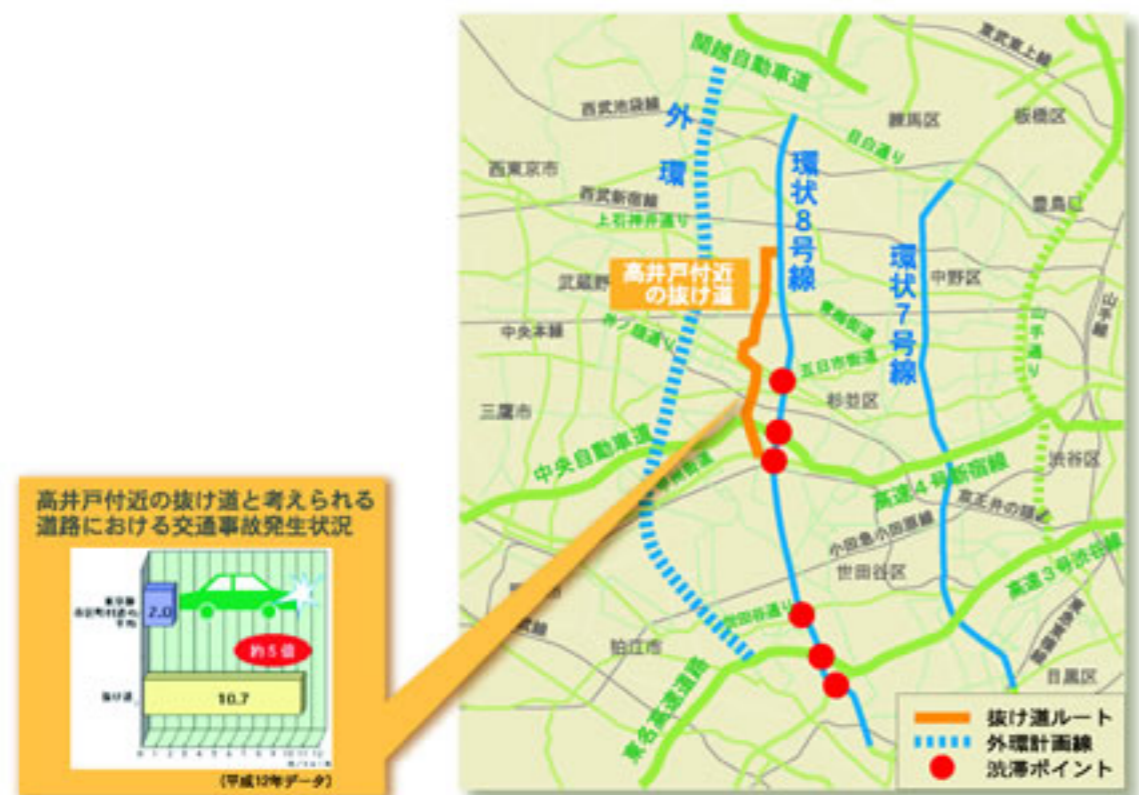


3 通り抜け自動車対策の推進

環状8号線の渋滞が緩和されることで、生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が環状8号線を走行するようになり、生活道路の安全性が向上します。



4 広域交通の利便性の向上

外環（関越道～東名高速間）が完成すると高速道路が連結され、移動や輸送の時間の短縮が見込まれます。

所要時間の短縮！

最短 約45分 → 約25分
最長 約110分 → 約50分

●外環（関越道～東名高速区間）が完成すると

東名高速道路（外環ジャンクション） — 東北自動車道（川口ジャンクション） 34km
所要時間：約25分～約50分

●現況では（環状8号線、外環経由の場合）

東名高速道路（用賀インターチェンジ） — 東北自動車道（川口ジャンクション） 33km
所要時間：約50分～約1時間50分

●現況では（首都高速経由の場合）

東名高速道路（用賀インターチェンジ） — 東北自動車道（川口ジャンクション） 49km
所要時間：約45分～約1時間45分

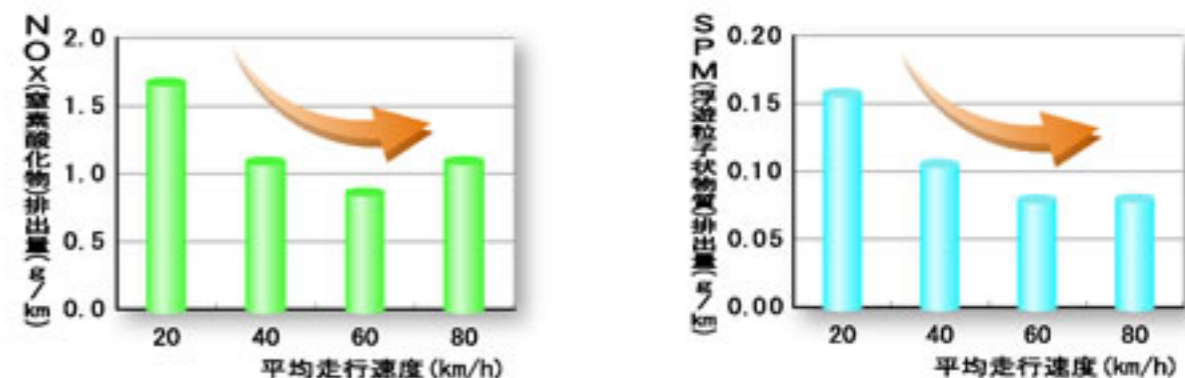


例えば、東名高速から東北道間の行き来では大幅な時間短縮が見込まれます。

5 環境改善効果

外環の整備により、環状8号線等の混雑が緩和され、走行速度の向上及び走行量が削減され大気環境の改善が見込まれます。

NOX,SPM排出量と走行速度の関係



出典：国研研資料第141号「自動車排出係数の算定根拠」P184,190

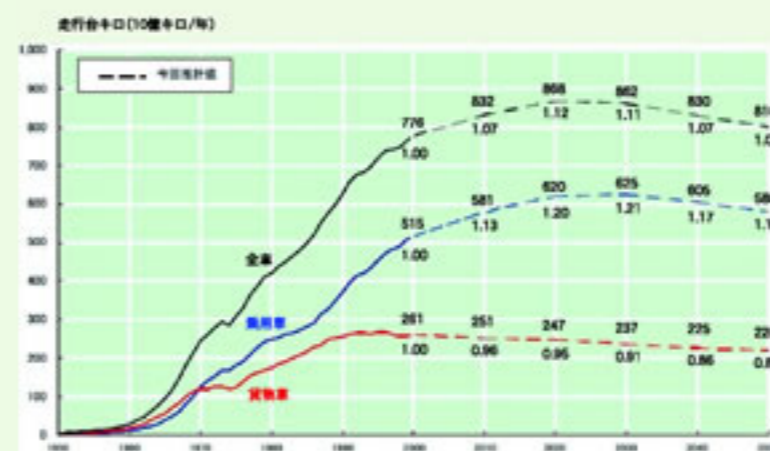
6 経済効果

外環が整備された場合の移動時間短縮、走高コスト削減、交通事故減少がもたらす金額換算が可能な便益は、年間約3000億円と見込まれます。

外環の完成による経済便益



自動車走行台キロの推移



出典：交通需要推計検討資料 平成14年11月（国土交通省）

全国の将来人口は2006年にピークを迎え、その後減少していくと推計されているが、自動車の走行台キロの変化については、国内総生産額（GDP）や免許保有者数の推移から2020年頃にピークを迎え、緩やかに減少していくと予想されている。

外環の必要性を議論する上で、地域の課題についてご意見をお聴きする必要があります

環境への影響については、今後、より具体的な設計に基づき、環境影響評価の手続きの中で、環境の現地調査の結果を踏まえ、影響を予測・評価し、具体的な対策を検討していきます。

外環を整備する場合の効果や影響について示し、これらについて、みなさんのご意見をお聴きして検討を進めます。

外環整備による課題や、地域交通や地域の防災などの課題については、地域のみなさんのご意見を十分にお聴きしながら、地元自治体と一緒に、対応策について検討していきます。

これまでの、武蔵野市での地域毎の話し合いで出された課題

項目	地域の課題
外環の必要性	●外環の必要性について、地域への効果や影響について
大深度トンネル	●大深度トンネルについて
道路交通	●外環整備による周辺の交通の変化について
その他	●地域のまちづくり、地上部街路について ●今後の話し合いのあり方、議論の進め方について



周辺の主な状況



武蔵野市立本宿小学校

本田東公園付近
後ろはJR中央線高架

五日市街道北側付近

五日市街道
(吉祥寺南町4丁目付近)

は、昭和41年に決定された都市計画線の目安です。

井の頭通り
(吉祥寺南町3丁目付近)

南町苗木畑公園



東部公園

神田川
(三鷹市井の頭2丁目付近)