

## 外環の整備効果

# 安全で円滑な幹線道路網が形成されます。

東京都心に自動車交通が集中しています。



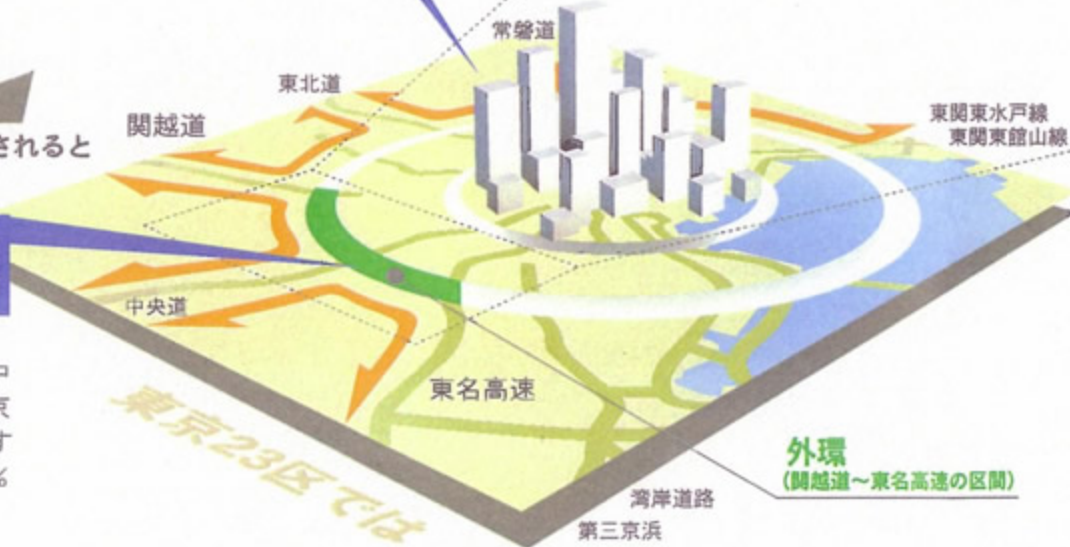
外環が整備されると

都心に発着しない車を  
バイパス

環状道路が整備されると、都心に集中していた交通が分散されるので、東京23区の大型車の走行量が約1割減少すると共に、自動車の走行速度が約5%アップすると考えています。

東京23区の大型車の走行量が約1割減少

東京23区の自動車の走行速度が約5%アップ



## 慢性渋滞は

環状8号線の周辺道路の慢性渋滞は緩和されます。

### 環状8号線の交通量

全体の交通量 → 約2割減

環状道路を整備しない場合 70,000台/日  
環状道路を整備した場合 54,000台/日

大型車の交通量 → 約5割減

環状道路を整備しない場合 17,000台/日  
環状道路を整備した場合 9,000台/日

環状8号線の交通量が減少します

資料：地点は、上野井戸～千歳台交差点間。  
交通量は、環状道路を整備しない場合・整備した場合とも、平成11年度道路交通センサスを基に算出した計算値。

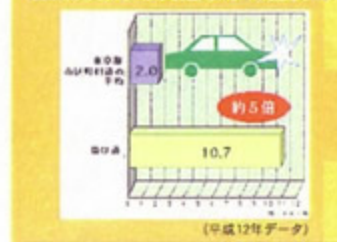


## 通り抜け自動車は

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ると考えられます。

環状8号線の交通量が減少し渋滞が緩和されれば、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すると考えています。

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状況



資料：首都圏第3次対策計画プログラム  
世田谷区資料、杉山区資料  
交通事故統計年報（平成9、12年度版）  
道路統計年報（1998年、2001年）

## 大気汚染は

大気汚染の大きな原因となっている大型車の走行量が削減され、大気汚染は改善されます。

東京23区を走行する交通のうち、有害物質を排出するディーゼル大型車の走行量は削減され、走行速度がアップし、大気汚染は改善されると考えています。特に、環8では大型車の走行量が大幅に減少し、沿道の大気汚染は大きく改善されると考えています。

SPM 東京23区のSPM排出量が約400t/年削減

窒素酸化物 東京23区の窒素酸化物の排出量が約3500t/年削減

資料：平成11年度センサスを基に計算

## 経済効果は

外環の供用により年間約3,000億円の経済効果が見込まれます

外環が整備された場合の移動時間短縮、走行コスト削減、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3000億円と考えられます。

外環の完成による経済便益

