

# 首都圏の交通状況を大きく改善する3環状道路



3環状

東京を変える道路

東京の渋滞の主たる原因は、通り抜け交通の都心への集中です。  
首都高速道路の都心環状線を通る車をみた場合、約6割を通過交通がしめています。

このため、都心環状線を先頭に、放射方向の上り線の機能が低下し、慢性的な渋滞が発生、環境を悪化させています。

そして、渋滞を回避しようとする車が、生活道路など本来通るべきでない道路に入り込んで、事故を増加させています。

**このような首都圏の渋滞・環境・事故問題を大きく改善するのが、3環状道路です。**

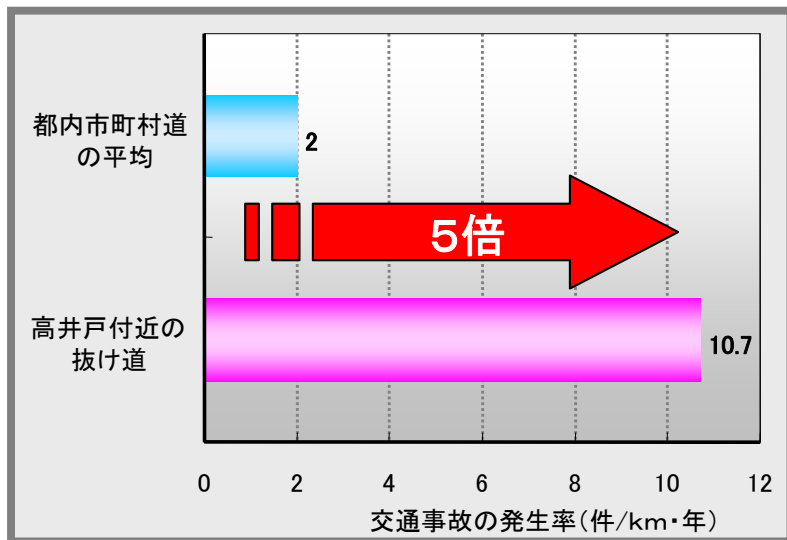
- 環状道路が都心に用のない車を分担することにより、放射方向の道路がゆとりを取り戻し、車の走行速度が向上、渋滞が解消します
- 走行速度が上がればCO<sub>2</sub>の排出量も削減します。  
(3環状道路完成ならCO<sub>2</sub>排出削減量 年200~300万トン)
- また、環状道路が生み出したゆとりが生活道路にあふれていた交通を分担することにより、生活道路での事故も削減されます。  
(首都高速中央環状王子線の沿線では開通後生活道路での事故が約3割減少しています。)



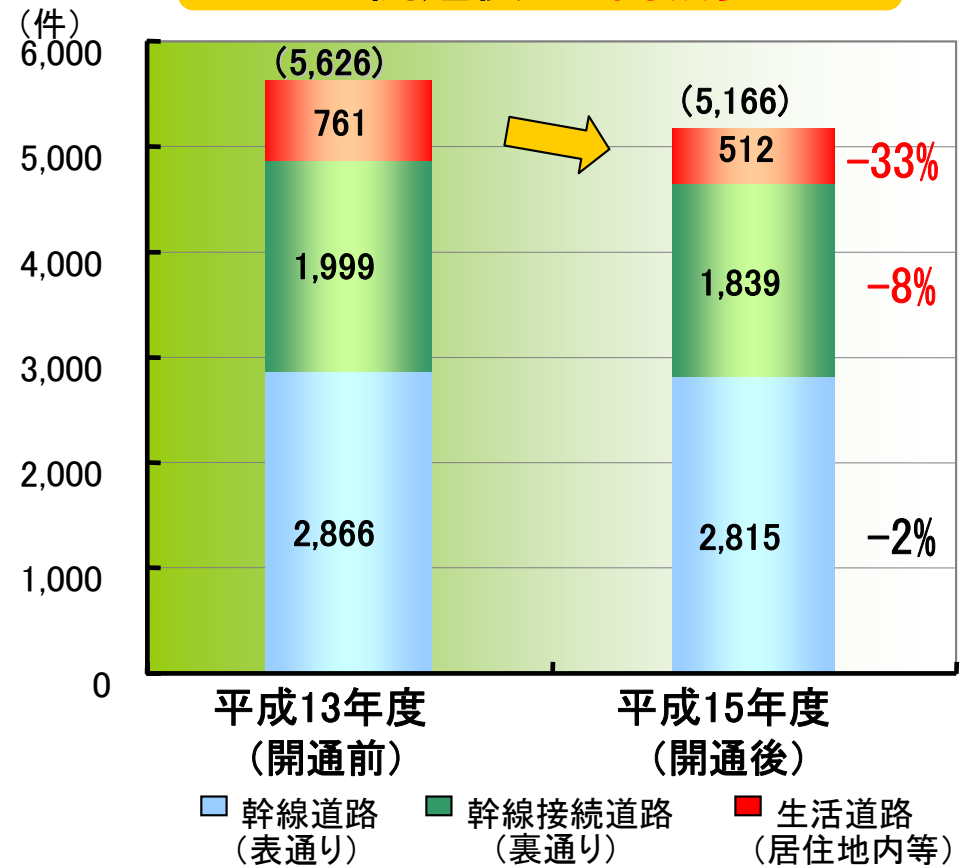
# 環状道路の玉突き効果 ～生活道路での交通事故が大幅減少～

- ・ 本来、自動車専用道路を利用すべき通過交通が幹線道路に流入し、渋滞が発生。
- ・ 渋滞回避のため、生活道路(抜け道)に通過交通が流入し安全性が低下。
- ・ 環状道路整備は、渋滞していた幹線道路からの交通の転換を促し、さらに、容量の空いた幹線道路への生活道路からの交通の転換を促します。(玉突き効果)

環8 高井戸付近の抜け道における交通事故の発生率が都内平均の**5倍**



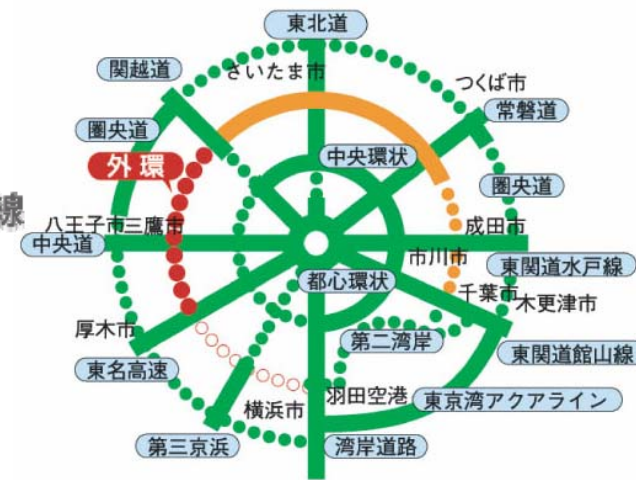
王子線沿線の死傷事故件数が開通後に**3割減少**



# 外環(関越～東名)の必要性

● ネットワーク化  
移動や輸送の時間が短縮

関越～東名 12分



● バイパス効果

通過交通をバイパスし、都心部の慢性的な渋滞を緩和

⇒ 環8や首都高の交通量減少

流入する通過交通が幹線道路に転換し、生活道路の安全性が向上

⇒ スムーズな交通の流れを実現

走行速度の向上によるCO<sub>2</sub>等の削減により、大気環境の改善

