

外環の必要性

渋滞

首都圏の高速道路や東京西部地域の一般道路では、慢性的な渋滞が発生しています。

都心部を中心に**慢性的な渋滞**が発生

高速道路の交通量



資料：平成11年度 道路交通センサス

高速道路の混雑時旅行速度



資料：平成11年度 道路交通センサス

東京西部地域では南北方向の交通が環状7号線と環状8号線に集中しています。

一般道の交通量



資料：平成11年度 道路交通センサス

一般道の混雑時旅行速度



資料：平成11年度 道路交通センサス

環七・環八の渋滞損失

環七、環八の渋滞損失は全国平均の約25倍以上になります。特に、目白通りとの交差点付近などの放射方向の道路との接続部で大きな渋滞損失が見られます。



← → 算定対象区間(目白通り～一般国道246号)

51万時間/年・km
(環七：510万時間/年 約10km)

56万時間/年・km
(環八：784万時間/年 約14km)

(全国平均2万時間/年・km、東京都平均14万時間/年・km)

※渋滞損失時間は、平成11年度道路交通センサスを基に算出。
渋滞損失=(渋滞時の旅行時間-通常の旅行時間)×利用者数



ネットワークが不完全であるため、インターチェンジ周辺で交通が輻輳しています。

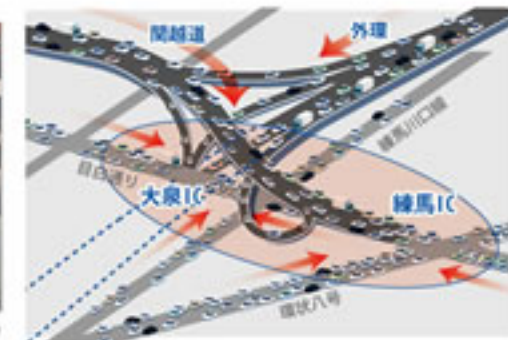
自動車専用道路相互のネットワーク化がされていない自動車専用道路のインターチェンジ周辺の一般道路では、インターチェンジを利用する交通が集中し、交通が輻輳しています。



目白通り(大泉インターチェンジ 入口付近)



土支田通り(都道68号)



災害・事故時の脆弱性

災害発生時の避難や救助、緊急輸送等の復旧活動に必要な幹線道路が脆弱です。



出典：報道写真全記録阪神大震災(朝日新聞社)



出典：特別報道写真集新潟県中越地震(新潮日報社)

東京都における交通状況

他道府県と比較して、東京都の交通事故発生件数は最も多く、また、渋滞損失時間も最も大きい状況にあります。

指標	全都道府県の中の東京都の順位	数値
交通事故発生件数	第47位	86,118件
渋滞損失時間	第47位	136.7千人時間/年・km

資料：平成15年版 交通事故統計年報(交通事故総合分析センター)

環境悪化

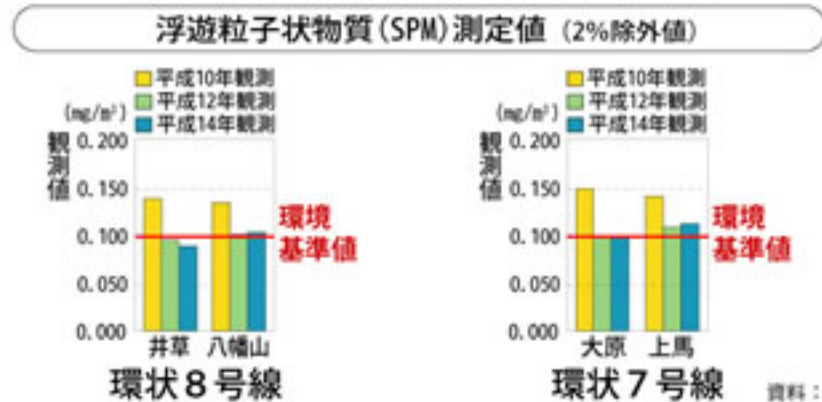
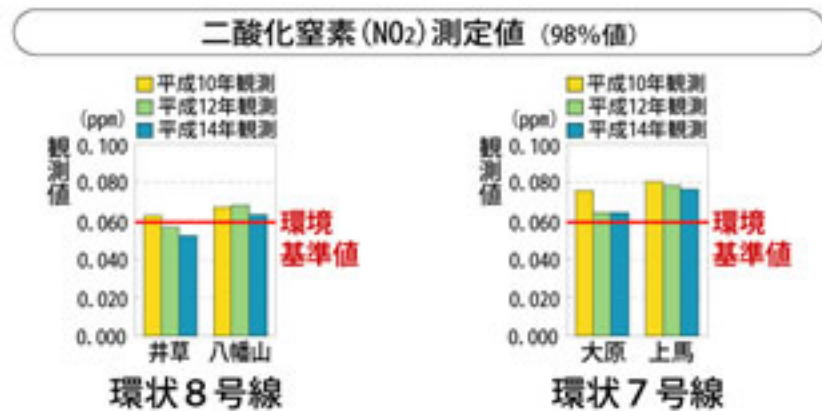
自動車の集中、渋滞による停止・発進が繰り返されるため、大気汚染は、依然として厳しい状況にあります。



SPMとは

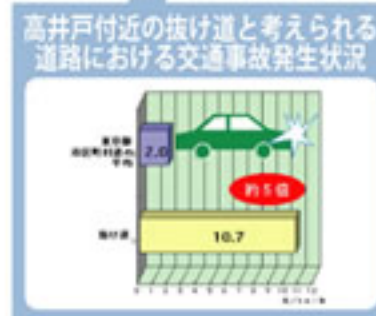
大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径10ミクロン以下のもので、人の健康を保護する上で維持することが望ましい基準が定められています。特にディーゼル車が排出するSPMは、発がん性や気管支ぜん息、花粉症などの関連が指摘されています。

環状7号・8号線の沿線では環境改善が必要です。



生活道路での事故

環状7号線・8号線の渋滞を避けて通り抜け自動車が生活道路に侵入し、交通事故の原因になっています。



通り抜け自動車が侵入している生活道路では、狭い道路に自動車や歩行者が錯綜しており、安全性に問題があります。これらの生活道路では、交通事故の発生率が非常に高くなっています。

資料：世田谷区資料 杉並区資料
平成12年版 交通事故統計年報
(交通事故総合分析センター)
2001年版 道路統計年報