

東京外かく環状道路の概要



全体計画

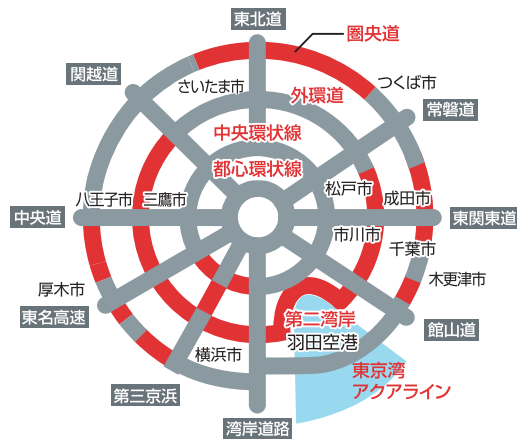
全体計画と幹線道路網図



[JCT・ICは仮称・供用区間は除く]

東京外かく環状道路は都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。現在までに「自動車専用部(高速道路)」は、関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmが供用されています。関越道から東名高速までの約16kmについては、事業を実施しており、東名高速から湾岸道路までの約20kmについては予定路線に位置づけられています。

3環状9放射ネットワーク構想



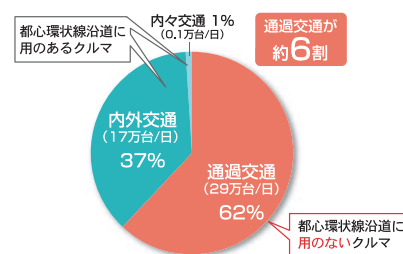
凡例
 開通区間(2010年12月現在)
 未開通区間



首都高速都心環状線(神田橋JCT)の状況

首都圏の道路交通の骨格として、いまからおよそ40年前、3環状9放射のネットワークが計画されました。以来、東名、中央、関越、東北道など放射方向の高速道路は整備されましたが、環状方向は整備が遅れています。その結果、都心に用いない交通が都心環状線に集中し、慢性的な渋滞が発生しています。3環状道路が整備されれば、この都心を通るだけの交通を迂回させ、都心の渋滞解消が期待されます。

都心環状線を利用する交通の内訳



環状道路の機能・効果

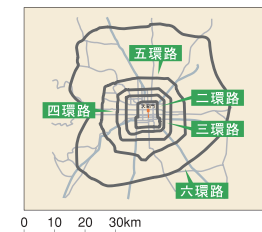
環状道路には、様々な整備効果が期待できます。

通過交通の抑制	分散導入効果	非常時の迂回機能	地域間移動
通過交通の都心部への流入を抑制します。	郊外から都心部への交通を分散導入します。	災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに移動できます。	周辺地域の移動が直接できます。

経済成長めざましい東アジア。その成長を支えているインフラ整備

北京やソウルでは、通過交通の流入を抑制する環状道路は100%完成しており、東京と比べて高い整備水準となっています。

東京
 整備率約47%
 合計10~12車線



北京
 整備率100%
 2009年9月完成
 合計30車線



ソウル
 整備率100%
 2007年12月完成
 合計14~16車線