

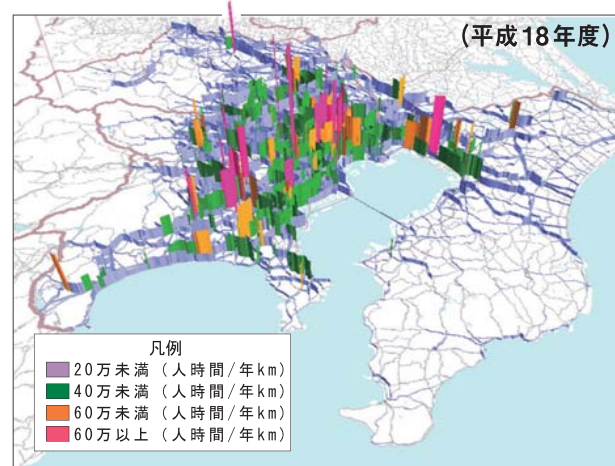
首都圏における交通の諸問題など



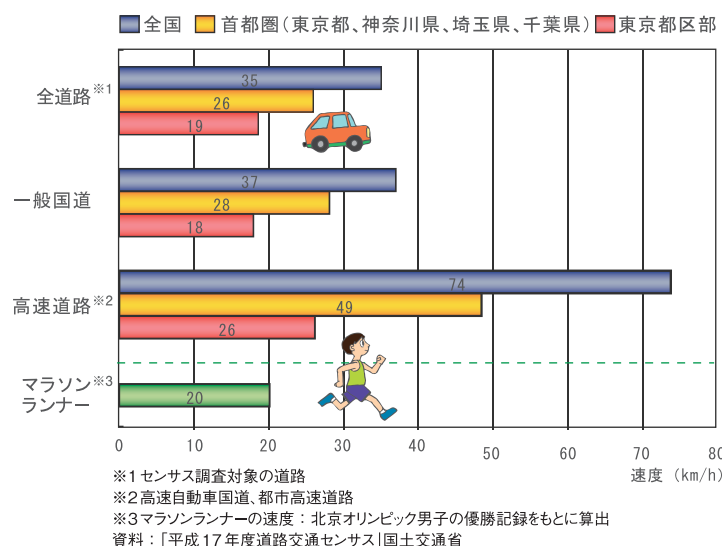
慢性的な渋滞の発生

首都圏では、東京都心部に自動車交通が集中していることから慢性的な渋滞が発生しています。東京都区部における旅行速度は、全国平均を大きく下回っており、一般道の旅行速度はマラソンランナーより遅い速度となっています。

関東地方整備局管内の交通渋滞損失3Dマップ



全国平均を大きく下回る東京都区部の旅行速度



首都圏における渋滞状況



目白通り (練馬区谷原5丁目付近)



環状8号線 (杉並区高井戸東2丁目付近)

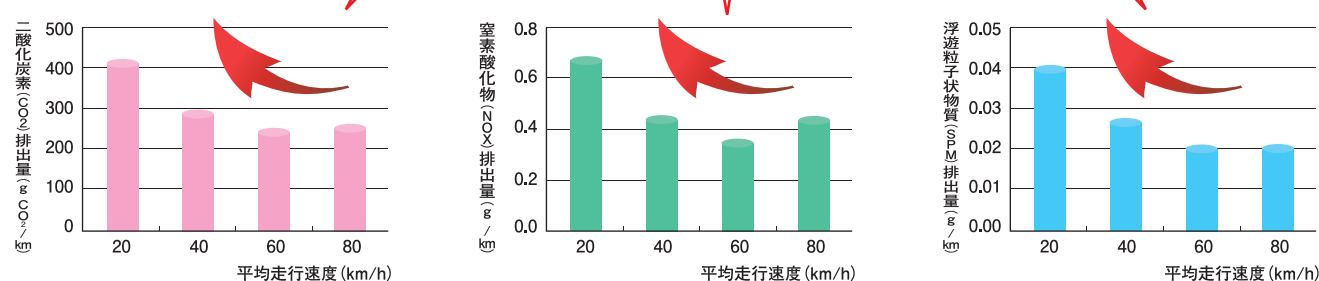


環状8号線 (世田谷区八幡山2丁目付近)

自動車からの排出ガスは、停止・発進時や低速走行時に特に多く排出されます。そのため、交通渋滞は、大気環境を悪化させる大きな要因となっています。

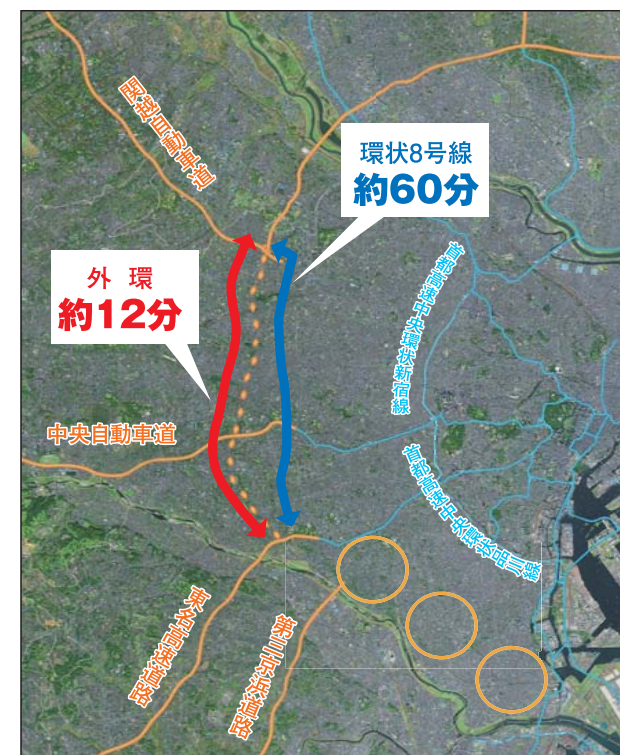
速度低下により排出量が増加

排出量と走行速度の関係



資料：「自動車排出係数の算定根拠」国土交通省国土技術政策総合研究所

時間の短縮・定時性の確保



東京外かく環状道路(関越道～東名高速)(以下、外環)が整備されることにより所要時間の大幅な短縮及び定時性の確保が見込まれ、目的地までのスムーズな移動が可能になります。



環境改善

自動車から排出される二酸化炭素(CO₂)などの排出ガスの量は、自動車の走行速度が高まるにつれ減少する傾向にあります。外環の整備により、交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上することで、排出ガスの大幅な削減が期待できます。また、二酸化炭素(CO₂)排出量の削減により、地球温暖化防止への貢献が期待されます。

外環の環境改善効果



※1 植林によるCO₂吸収量は、10.6t-CO₂/ha/年とした。出典：土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッドプラクティスガイドライン 沿線7区市：練馬区、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、世田谷区
 ※2 大型車1台が40km/hで東京都における平均走行距離を走行した場合に排出するNO_x量に換算(平均走行距離：約82km/台、平成17年度道路交通センサス)
 ※3 SPM100gあたり500mlのペットボトル1本とする。出典：東京都環境自動車公害対策部
 ○平成21年5月事業化時の平成42年の推計値を基に算出
 ○算出範囲は、1都3県(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)