

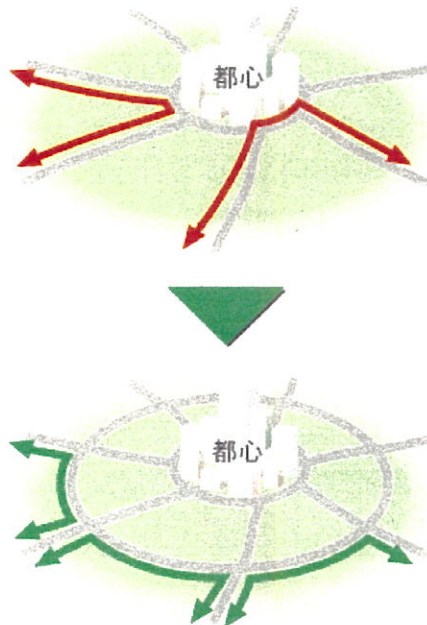
2. 外環の整備目的、整備効果

「外環」整備の目的

- 都心部の通過交通の排除
- 都心に向かう交通の分散誘導
- 事故、災害等非常時の代替路確保

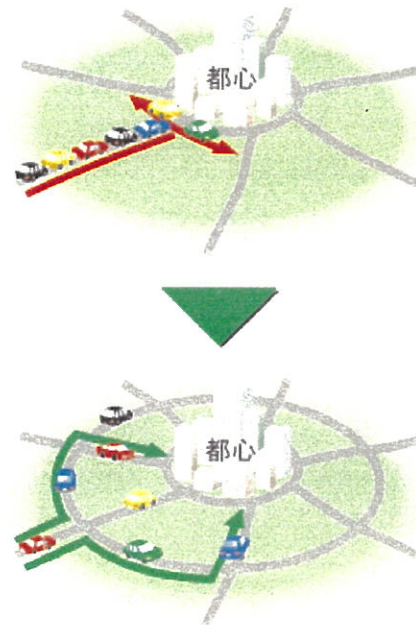
機能 1

通過交通の都心部流入を抑制する



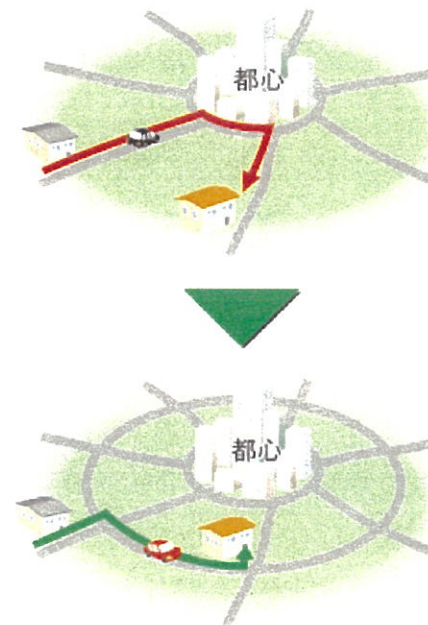
機能 2

郊外から都心部への交通を分散誘導する



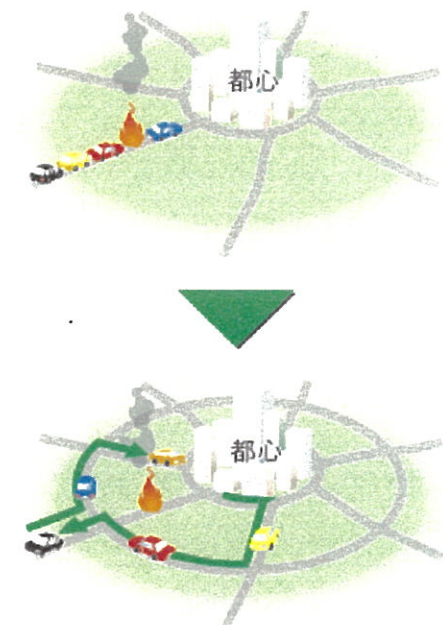
機能 3

周辺地域間の移動が直接できる



機能 4

災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



外環の整備効果

都心の慢性的な渋滞を緩和

CO₂の削減や大気環境の改善

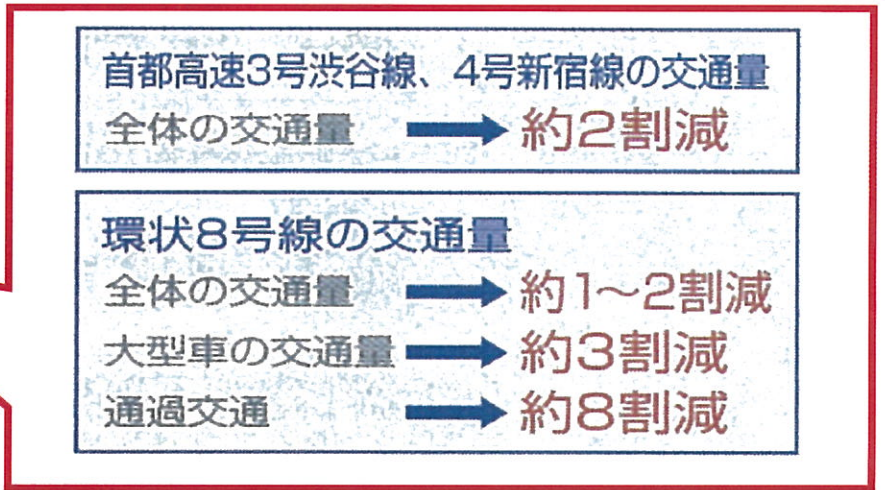
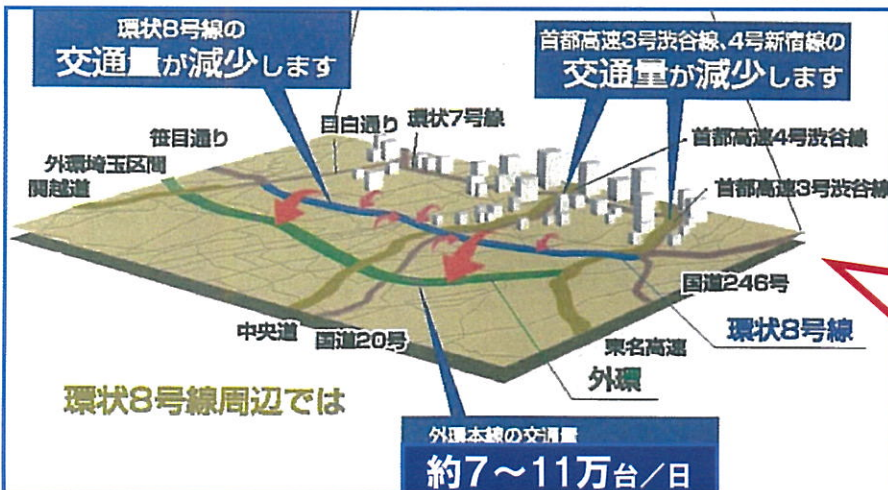
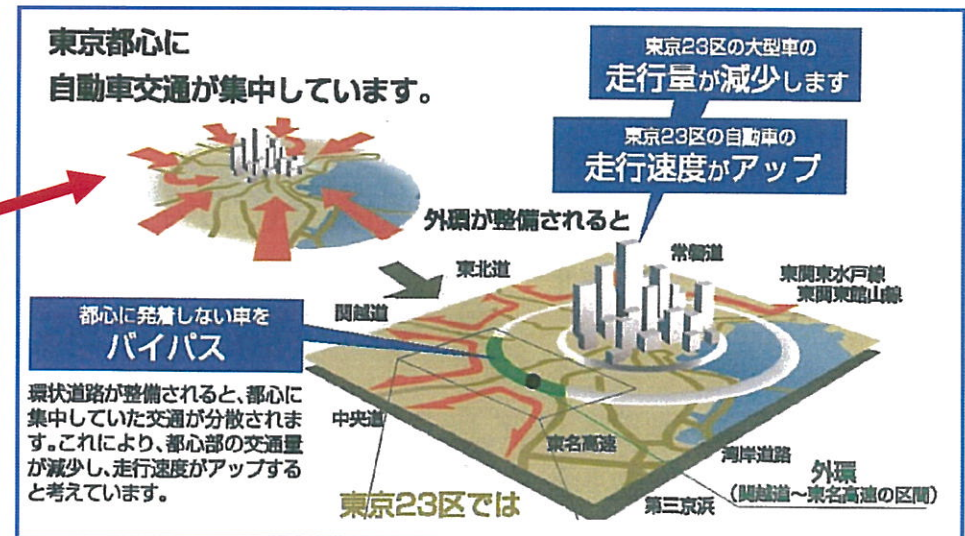
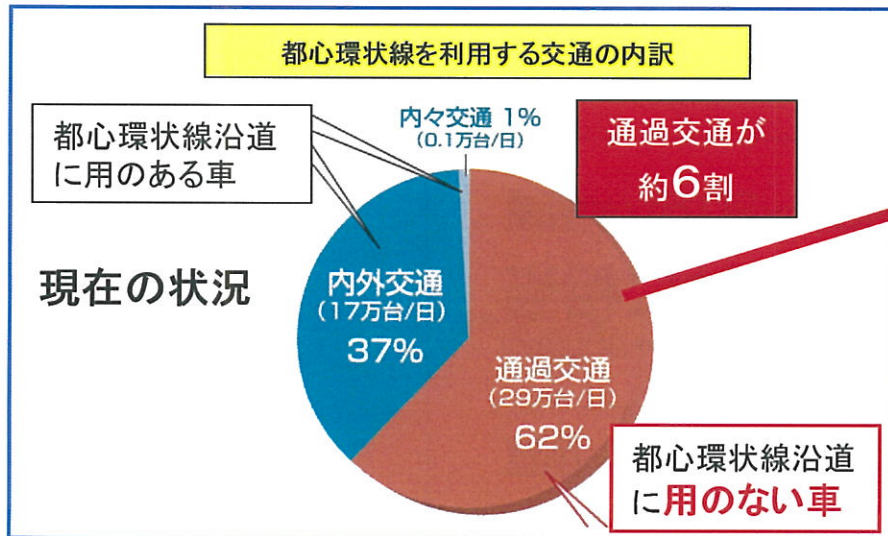
生活道路の安全性が向上

利便性の向上

「外環」の整備効果①

～慢性的な渋滞の緩和～

■ 流入交通の迂回により都心の交通量が減少し、走行速度が向上します。



「外環」の整備効果② ～CO₂削減など大気環境の改善～

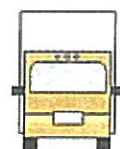
■ 走行速度の向上及び走行量が削減され、
大気環境の改善が期待できます。

二酸化炭素(CO₂)排出量が約20～30万t/年削減



約2～3万haの植林に相当^{※1}
(沿線七区市の1～1.5倍相当、明治神宮約300～400個分)

窒素酸化物(NO_x)の排出量が約300～400t/年削減



約130～180万台のトラックに相当^{※2}

浮遊粒子状物質(SPM)排出量が約15～20t/年削減

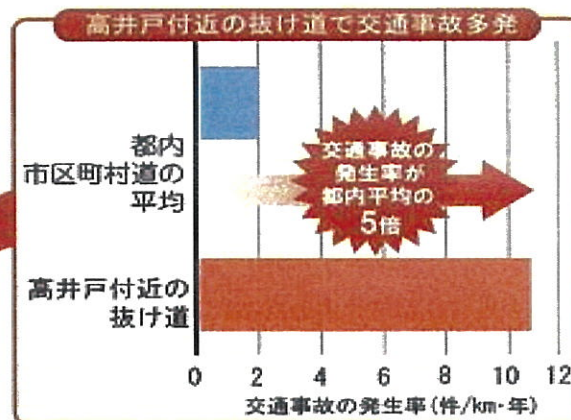


約15～20万本のペットボトルに相当^{※3}

※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ダンス
 ※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70km/台、平成11年道路交通センサス)
 ※3 500mlペットボトル1本あたりSPM100gとした。出典：東京都環境局自動車公害対策部

「外環」の整備効果③ ～生活道路の安全性の向上～

■生活道路では通り抜け自動車が減少し、
安全性の向上が期待できます。



資料：首都圏第3次渋滞対策プログラム
世田谷区資料 杉並区資料
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)



杉並区富士見ヶ丘駅付近

「外環」の整備効果④ ～利便性の向上～

- 関越道～東名高速間が約12分で接続され、
移動や輸送の時間短縮が期待されます。

関越道-東名高速道路

整備前

(環状8号線)

約40～100分



整備後

(外環)

約12分

外環が整備されると関越道-東名高速道路間が約12分で接続し、より効率的な流通が可能になります。例えば、東京都中央卸売市場は、毎日の生活に欠くことのできない水産物・青果物・食肉などの生鮮食料品等の円滑な流通を確保するための拠点となっています。

平成11年度道路交通センサスの混雑時平均旅行速度、設計速度により算出