
3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

目 次

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成	3-1
3-1. 整備効果にかかわる説明資料の作成について	3-2
(1) 説明資料作成の手順	3-2
(2) 説明対象と説明状況の想定	3-2
3-2. 説明資料用素材（案）の作成	3-5
(1) 説明資料用素材（案）の掲載項目の選定	3-5
(2) 説明資料用素材（案）原稿の作成	3-7
3-3. 事業再評価資料	3-14
(1) 事業評価の流れ	3-14
(2) 事業評価委員会資料（案）	3-14
(3) 客観的評価指標（案）	3-14
3-4. 客観的評価指標（案）の根拠	3-14
(1) 活力	3-14
(2) 暮らし	3-14
(3) 安全	3-14
(4) 環境	3-14
(5) その他	3-14

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

前項で取りまとめた整備効果について、その内容を分かり易く説明するための資料を作成する。

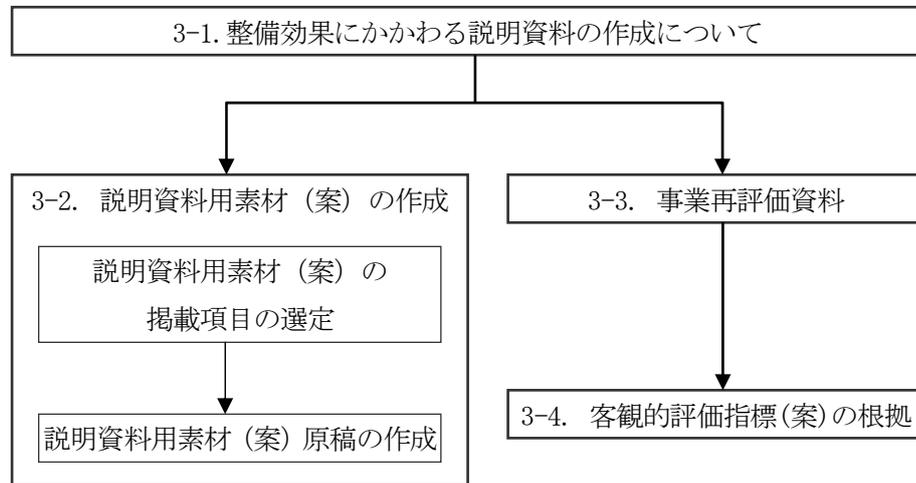


図 3-1.1 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成の手順

3-1. 整備効果にかかわる説明資料の作成について

(1) 説明資料作成の手順

作成の手順としては、説明対象と説明状況を想定し、現時点で有効な説明手法を把握した後、説明資料の作成を行うこととする。

また、来年度の事業評価監視委員会に向けて、委員会資料(素案)を作成する。

(2) 説明対象と説明状況の想定

整備効果内容を分かり易く説明するため、説明対象や説明状況を具体的に想定し、その状況に応じた説明手法を下表の通り検討した。

1) 説明対象の想定

本項では整備効果にかかわる説明資料の作成について、有効な説明手法を把握し、説明資料を作成することを目的としている。そのため、説明対象の想定は第2章で整理した以下の3つのグループを対象とした説明資料を検討する。

	外環を直接的に 業務利用する	外環を直接的に 生活利用する	外環を直接的に 利用しない
沿線地域 (外環 IC・JCT 周辺、 外環沿線地域)	沿線住民のグループ		
沿線地域外 (三環状地域、 その他地域)	企業のグループ	一般道路利用者のグループ	

※なお、環状8号線の利用者等は、「外環を直接的に利用しない」に含むこととする

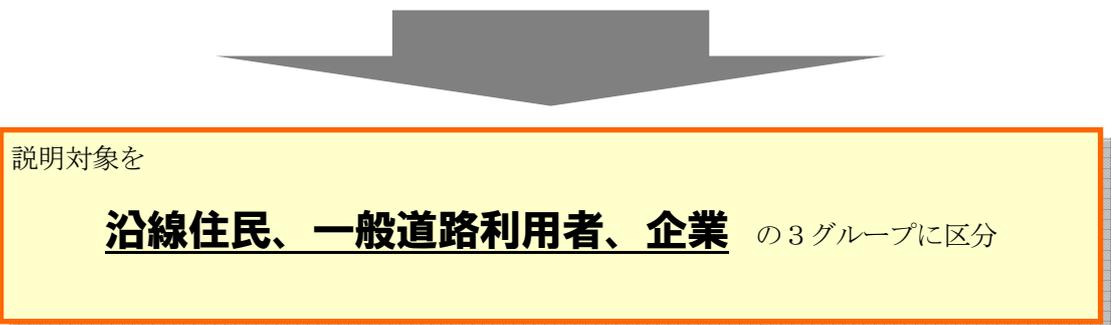


図 3-1.2 利用者需要からみた説明対象

2) 説明状況の想定

説明状況を想定する際には、説明対象の規模、説明内容の詳細度によって異なると考えられる。

整備効果内容をわかりやすく説明するためには、規模を小さくして配布資料や口頭により個別に具体例を説明することが望ましいと考えられるが、個別説明は対象者が限定的となり、広く周知することが難しいと考えられる。

また、中規模の町内会や学区単位であれば、ある程度の規模の集団に対してポスター・パネル等を用いた説明会を行うことにより、地域単位で具体的に説明が可能となるが、個別の対象者の事情に応じた説明は難しくなる。

さらに、インターネット・CM等を活用した一般的な広報活動では、対象者が大規模になり広く周知することが期待できるが、立場の異なる対象者に対して一様に説明することから整備効果内容を各地域事情に応じた説明は難しいといえる。

いずれの説明状況も長所・短所があるが、その説明内容の選定は説明対象の規模によって異なると考えられる。

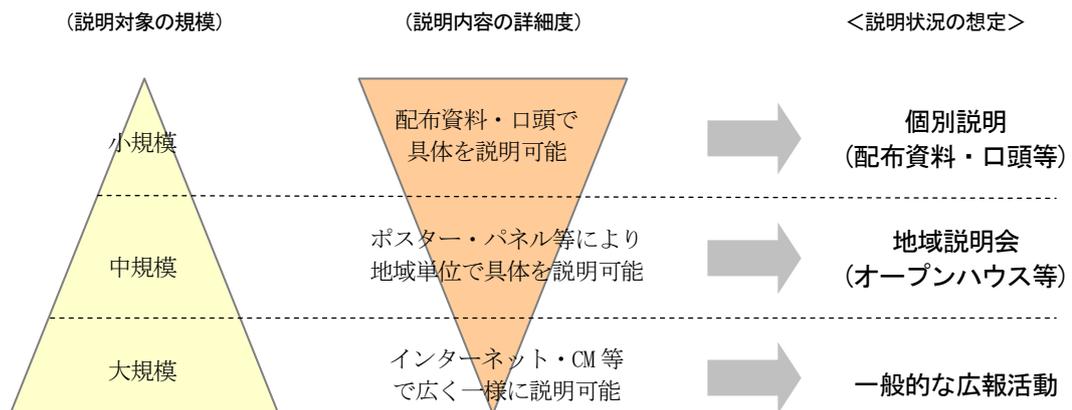


図 3-1.3 説明対象の規模と説明内容の詳細度から見た説明状況の想定

3) 有効な説明手法の把握

1)、2) で想定した説明対象と説明状況を踏まえ、説明手法を整理すると下表の通り考えられる。

現時点で有効と考えられる説明手法として、「個別説明や地域説明会の実施頻度が多いこと」「説明対象の規模が小さいながらも、より具体的に整備効果内容を説明することが重要であること」に着眼し、配布資料による説明手法が有効であると考えられることから、2章で整理した整備効果項目について配布を想定した説明資料用素材を作成することとした。

なお、説明資料は定量的な説明および図表等を用いた視覚的にわかりやすい資料を作成した。

表 3-1.1 説明対象と説明状況を想定した説明手法

	現時点で有効と考えられる説明手法		
	個別説明 (会議・電話等)	地域説明会 (オープンハウス等)	一般的な広報活動
	対象者は限定的	対象者は小規模	対象者は大規模
沿線住民	<ul style="list-style-type: none"> 配布資料による説明 口頭による説明 	<ul style="list-style-type: none"> 配布資料による説明 口頭による説明 ポスター・パネル等 はり紙による説明 	<ul style="list-style-type: none"> ポスター・パネル等 はり紙による説明 CM等映像による説明 インターネット等通 信媒体による説明
一般道路 利用者	<ul style="list-style-type: none"> 配布資料による説明 口頭による説明 	(対象外)	<ul style="list-style-type: none"> ポスター・パネル等 はり紙による説明 CM等映像による説明 インターネット等通 信媒体による説明
企業	<ul style="list-style-type: none"> 配布資料による説明 口頭による説明 	(対象外)	<ul style="list-style-type: none"> ポスター・パネル等 はり紙による説明 CM等映像による説明 インターネット等通 信媒体による説明



より汎用性のある

説明状況に応じた配布資料に活用可能な説明資料用素材(案) を作成する。

3-2. 説明資料用素材（案）の作成

(1) 説明資料用素材（案）の掲載項目の選定

整備効果を説明する資料として説明資料用素材に必要な掲載項目を選定する。

説明資料の掲載項目を選定するにあたり、説明対象である沿線住民、一般道路利用者、企業の特徴を踏まえ、以下の方針で選定することとする。

表 3-2.1 説明資料用素材の掲載項目の選定方針

説明対象	掲載項目の選定方針
沿線住民	<p>沿線住民は、外環(関越～東名)利用と沿線道路の日常生活利用の中で得ることのできる整備効果を中心に説明することが望ましいと考えられる。</p> <p>⇒主に外環(関越～東名)整備による幹線道路・生活道路利用への整備効果を中心とした掲載項目とする</p>
一般道路利用者	<p>一般道路利用者は、外環(関越～東名)や外環(関越～東名)沿線の一般道を日常利用する中で得ることのできる整備効果を中心に説明することが望ましいと考えられる。</p> <p>⇒主に外環(関越～東名)整備による高速道路・幹線道路利用への整備効果を中心とした掲載項目とする</p>
企業	<p>企業は、外環(関越～東名)の業務利用で得ることのできる整備効果を中心に説明することが望ましいと考えられる。</p> <p>⇒主に外環(関越～東名)整備による高速道路利用・幹線道路利用への整備効果を中心とした掲載項目とする</p>

上記の考え方のもと、選定した掲載項目は以下のとおりである。

表 3-2.2 説明資料用素材の掲載項目

番号	区分	項目	説明	ターゲット		
				住民	利用者	企業
1	現況	外環の概要	外環は広域交通を担う重要な路線である。	●	●	●
2	現況	3環状の整備状況	外環は3環状の一部となっている。	●	●	●
3	現況	首都圏のネットワーク状況	首都圏の環状道路の整備が遅れている。		●	●
4	現況	高速道路の渋滞状況	都内の高速道路ほぼ全区間がH24主要渋滞箇所を選定されている。		●	●
5	現況	一般道の渋滞状況	東京都の主要渋滞箇所は433箇所存在する。	●	●	●
6	現況	23区の通過交通	23区内を走行する交通のうち、約16%が23区内に用のない通過交通である。		●	●
7	現況	環状8号線の通過交通	環状8号線の全交通量の23%が沿線に用のない通過交通である。	●	●	●
8	現況	東京都の旅行速度	東京都区部の混雑時旅行速度は全国と比べて著しく低い状況である。	●	●	●
9	現況	沿線の旅行速度	外環(関越～東名)沿線は混雑時平均旅行速度20km/h未満の道路が多く存在している。	●	●	●
10	現況	並行する現道の損失時間	外環(関越～東名)に並行する環状7号線、環状8号線の損失時間は、全国平均の約15倍および約26倍と高く、渋滞が著しく発生している。	●	●	●
11	現況	並行する現道の事故状況	外環(関越～東名)に並行する環状7号線、環状8号線の死傷事故率は、全国平均の約1.3倍～1.7倍となっている。	●	●	●
12	現況	抜け道の事故	外環(関越～東名)周辺の抜け道における交通事故の発生率は都内の市区町村道と比較して約5～9倍程度高くなっている。	●		
13	現況	救急搬送の現況	東京は救急車の出場件数が全国で最も多く、入電から病院までの搬送時間が最も多くかかっている。	●		
14	現況	閉塞しない道路の割合	外環(関越～東名)周辺は閉塞しない道路の密度が低く、ミッシングリンクとなる可能性がある。	●	●	●
15	現況	広域的な物流施設の立地状況	3環状沿線や京浜港周辺には広域的な物流施設が集中している。			●
16	現況	京浜港のコンテナ貨物取扱量	京浜港の外資輸出入コンテナ取扱量は全国シェアの約40%を占めている。			●
17	整備効果	沿線地域の交通量の減少	外環の整備により、沿線地域の交通量が減少する。	●	●	●
18	整備効果	主要拠点間の時間短縮	主要ICから東名高速方面までの所要時間が大幅に短縮される。		●	●
19	整備効果	沿線地域からICまでの所要時間短縮	外環の整備により、沿線区市から主要IC・JCTまでの所要時間が大幅に削減される。	●		
20	整備効果	バスの定時性の確保	外環の整備により、渋滞発生による環状8号線の所要時間のばらつきが解消し、路線バスの遅延解消が期待される。	●		
21	整備効果	救急搬送(20分圏域)のエリアが拡大	第三次医療施設までの救急搬送(20分圏域)エリアが広がり、カバーできる人口が拡大する。	●		
22	整備効果	大規模災害時でも安定した救急搬送路を確保	首都高速道路で通行止めが発生した場合、外環が迂回機能(リダンダンシー)を発揮する。		●	●
23	整備効果	外環の総便益	外環整備による走行時間短縮、走行経費縮減、交通事故減少の総便益は約2.4兆円である。	●	●	●

(2) 説明資料用素材（案）原稿の作成

前述した「説明対象」別に説明資料用素材原稿案を作成する。

次頁から「説明対象」別の説明資料用素材案を示す。

① 沿線住民向け説明資料用素材原稿

現況

外環の概要

外環は、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路線であり、現在は関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmを供用しています。



[JCT・ICは仮称・供用区間は除く]

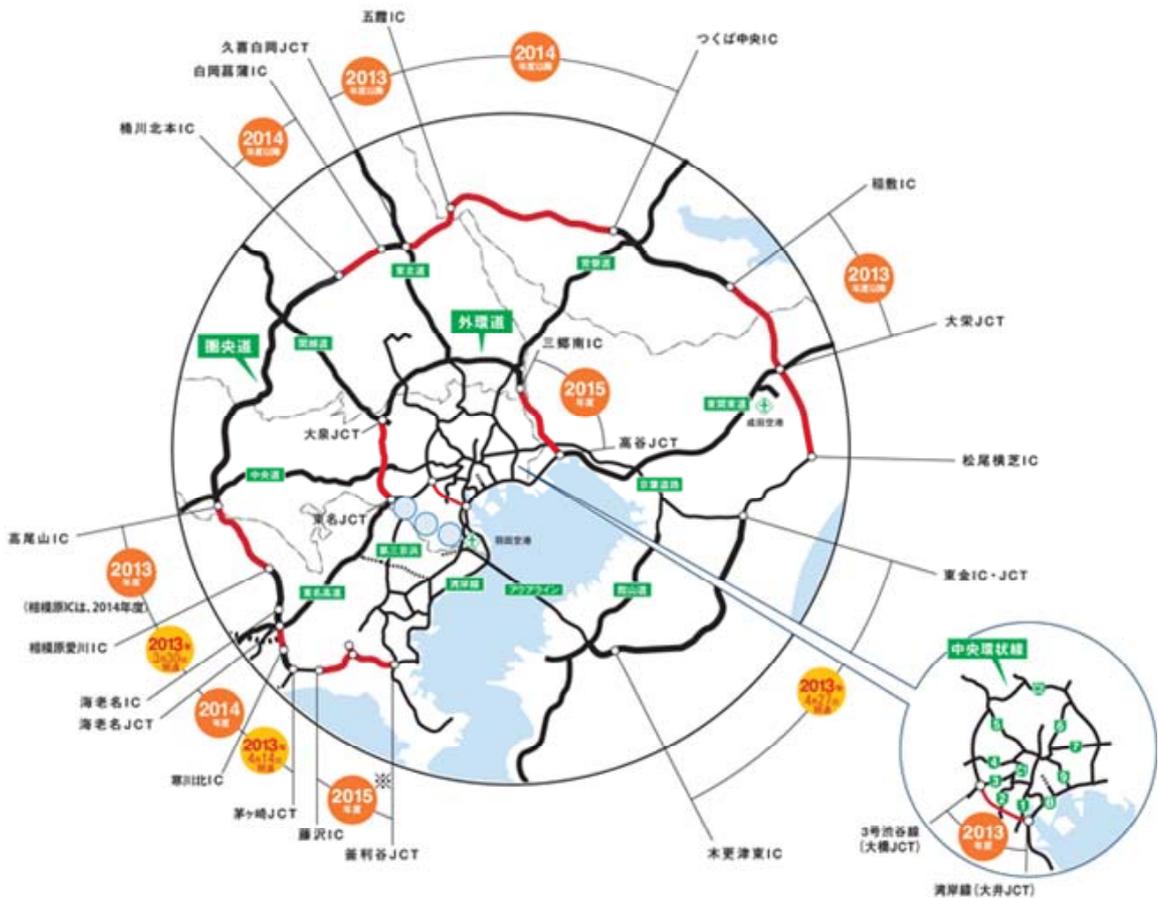
現況

うちの近くに環状道路ができるのね！
環状道路ができたらどうなるのかしら？



3環状の整備状況

外環は、首都圏の3環状道路の一部となっており、東京都の7区市（世田谷区・杉並区・練馬区・武蔵野市・調布市・三鷹市・狛江市）を通過します。



※開通時期については検討が必要

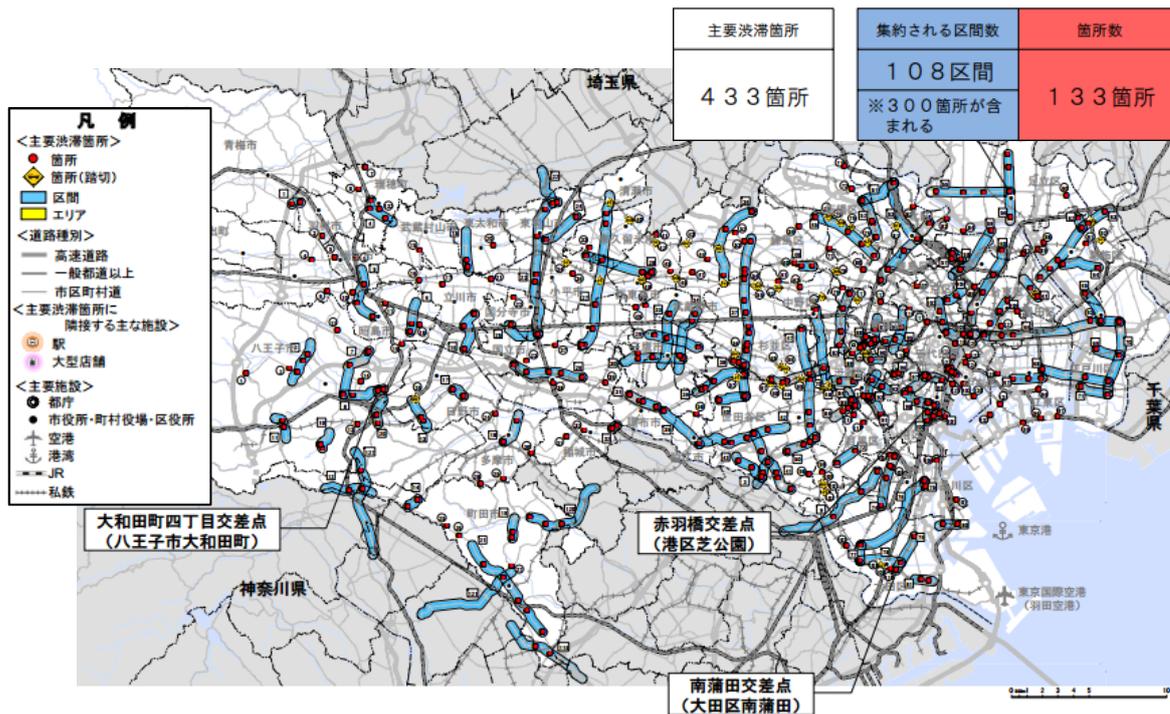
現況（首都圏の渋滞状況）

東京はやっぱり渋滞が激しいな
車で子供を迎えに行くと、いつも
時間がかかるんだよね！



一般道の渋滞状況

東京都の主要渋滞箇所は 433 箇所存在し、そのうち 300 箇所は 108 区間に集約されます。



※東京都の主要渋滞箇所を示す。
※一般道とは高速道路以外の道路をさす。

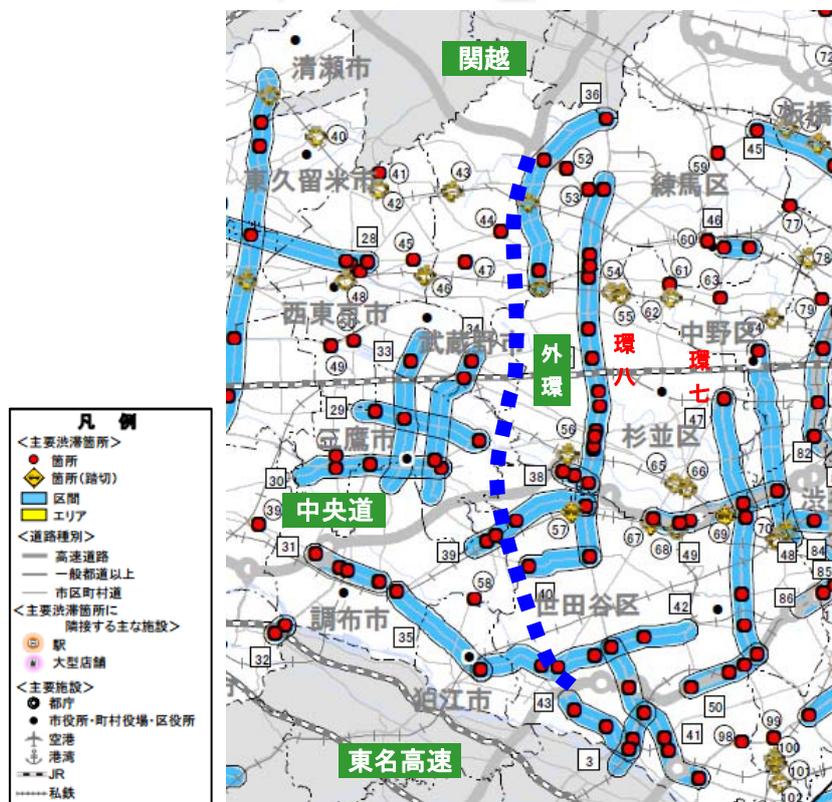
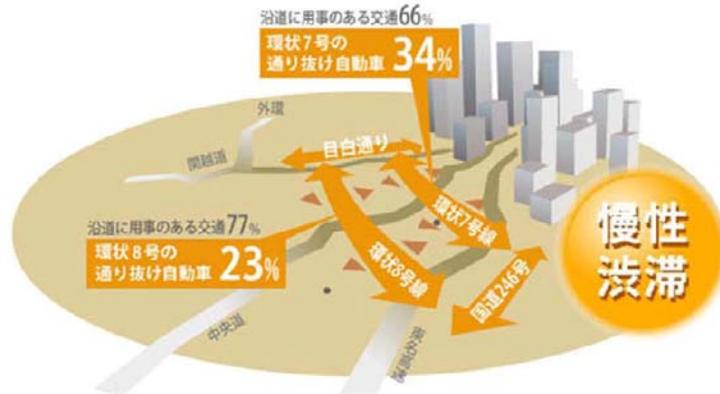
現況（環状8号線の交通状況）

環状8号線はほとんどが渋滞区間に指定されてるのねえ
 通り抜け交通を減らして渋滞を緩和して欲しいわあ



環状8号線の通過交通

環状8号線においては全交通量の23%が沿線に用いない通過交通であり、環状7号線においては34%が沿線に用いない通過交通です。このため、環状7号線、環状8号線では沿線に用いない通過交通と、沿線利用の内々、内外交通などが輻輳しており、主要渋滞箇所が多く存在しています。



資料：平成24年度首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（首都圏渋滞ボトルネック対策協議会）より作成

※外環沿線の一般道の主要渋滞箇所を示している。

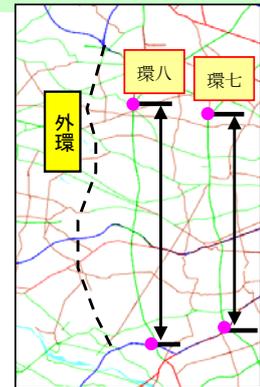
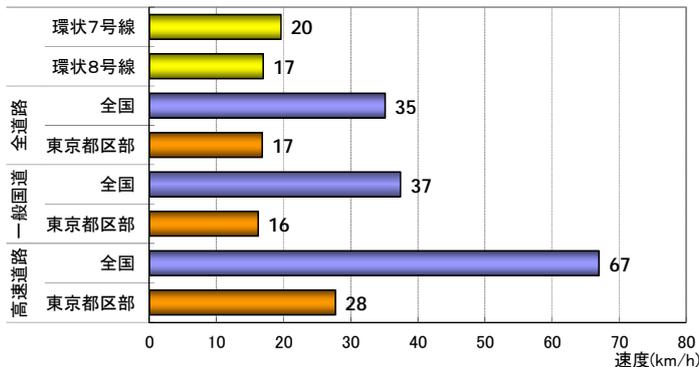
現況（速度）

東京都区部は全国と比べるとこんなに速度が遅いのね！
特に環状8号線は 20km/h 未満が多くあって遅いなんて



東京都の旅行速度

東京都区部の混雑時旅行速度は全国と比べて著しく低くなっています。また、外環（関越～東名）に並行する環状7号線、環状8号線の混雑時旅行速度は一般国道の全国平均と比較しても低くなっています。

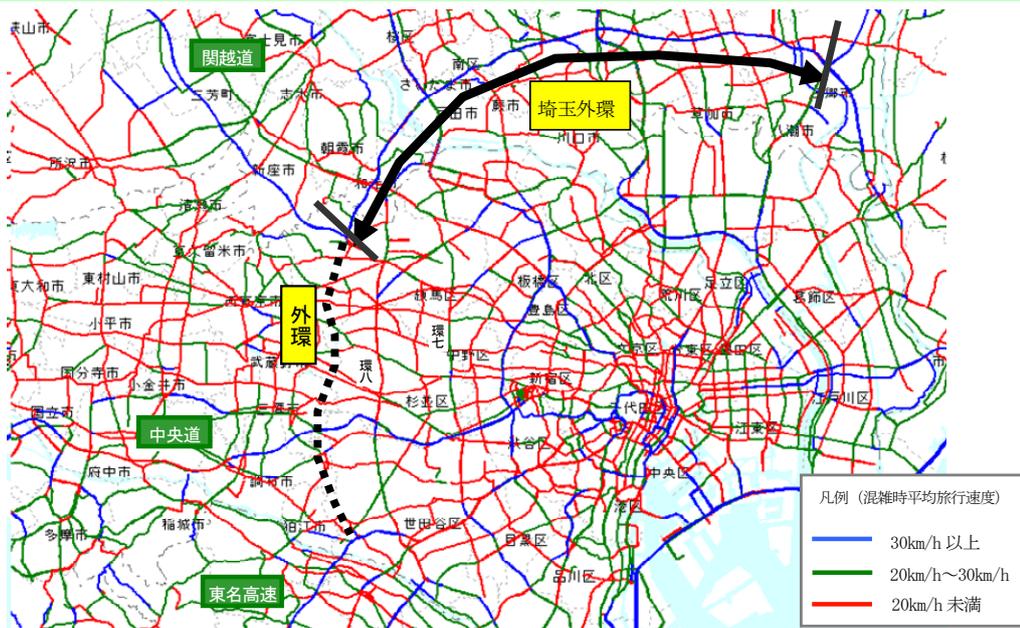


全道路：高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、一般都道府県道（センサス対象道路）
 高速道路：高速自動車国道、都市高速道路
 ※環状8号線は環八南田中交差点～環八東名入口交差点の区間を対象とした
 ※環状7号線は都道442号線と環七通りの交差点～上馬交差点の区間を対象とした

沿線の旅行速度

資料：H22 道路交通センサス

外環（関越～東名）沿線は混雑時平均旅行速度 20km/h 未満の道路が多く存在します。



資料：H22 道路交通センサス

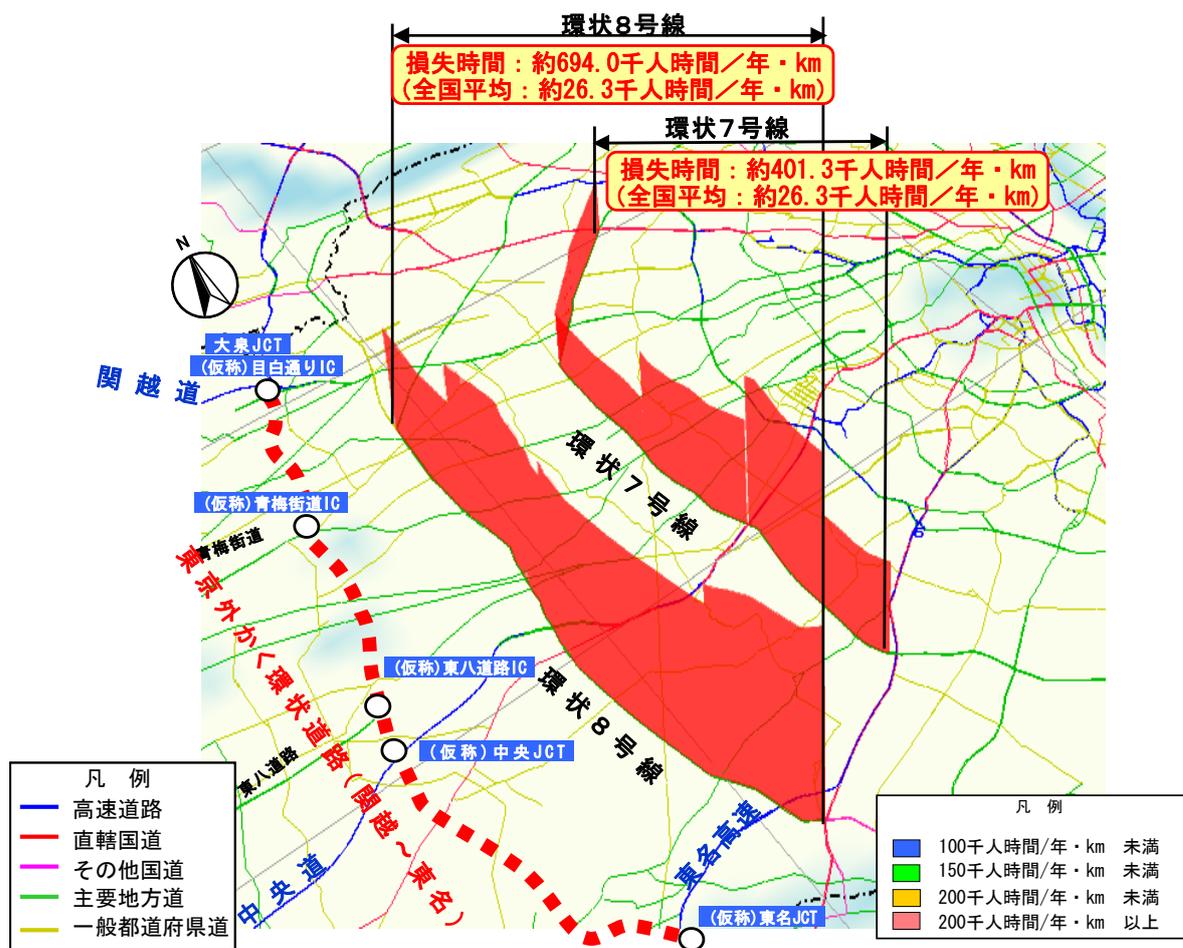
現況（損失時間）

環状8号線の渋滞は全国平均の
2.6倍って知らなかったわ！
外環はその横を並行して通過
するのね



並行する現道の損失時間

外環（関越～東名）に並行する環状7号線、環状8号線の損失時間は、全国平均の約1.5倍および約2.6倍と高く、渋滞が著しく発生しています。



出典：民間プローブデータ（平成21年度）

※図の値は、損失時間をkmあたりに換算した値

■外環（関越～東名）に並行する区間の損失時間

- ・環状8号線：約694.0千人時間/年・km（全国平均の約2.6倍）
- ・環状7号線：約401.3千人時間/年・km（全国平均の約1.5倍）

※全国平均値約26.3千人時間/年・km

※渋滞損失時間とは

基準となる旅行時間（基準旅行時間）から実際にかかった旅行時間の遅れ時間を渋滞損失時間と呼んでいる。
※現道とは現在、主として使用されている道路のことである。

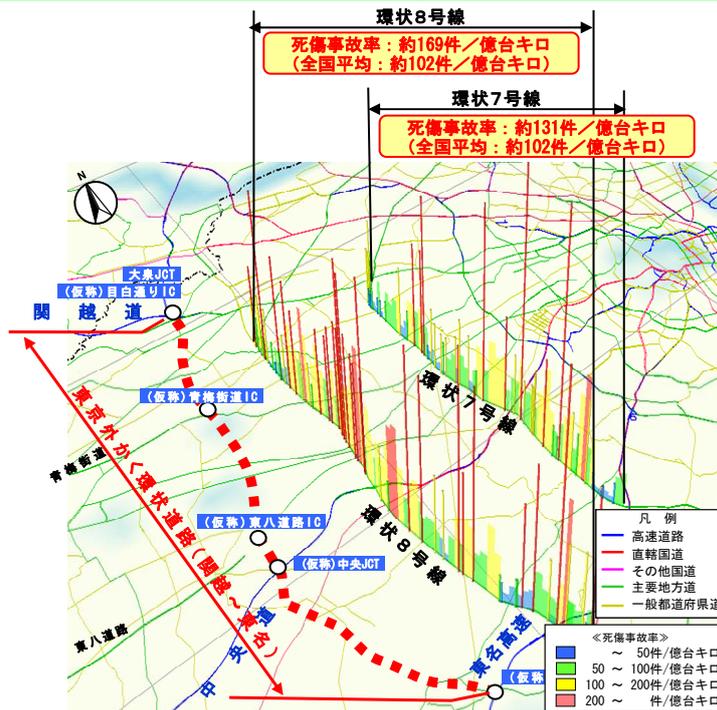
現況（事故）

環状8号線の事故はあんまり減っていないのね。
それに、うちの地域では抜け道利用する車が多いのよね！子供たちの事故が心配だわ



並行する現道の事故状況

外環(関越～東名)に並行する環状7号線、環状8号線の死傷事故率は、全国平均の約 1.3 倍～1.7 倍となっています。



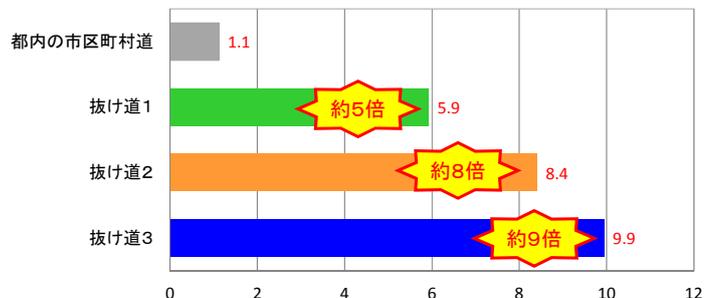
資料：交通事故統合分析データ（H19～H22）より作成

抜け道の事故

外環(関越～東名)周辺の抜け道では事故が多く発生しており、都内の市区町村道と比較した場合、事故率は5～9倍程度高くなっています。



外環沿線の抜け道における交通事故の発生率(件/km・年)



資料 交通事故発生マップ（平成24年）（警察庁HP）
交通事故統計年報（平成23年）
道路統計年報（平成24年）

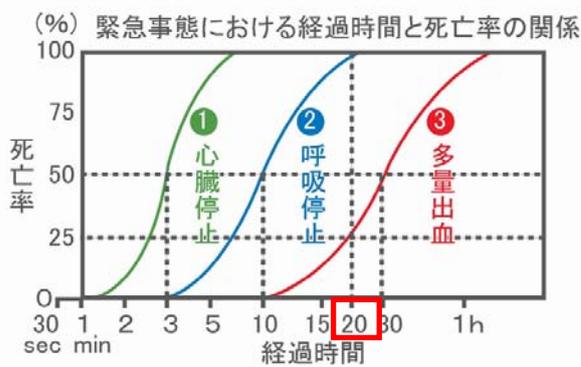
現況（救急医療）

救急搬送の現況

東京は救急車出動件数と所要時間がこんなに多いのね！
救急搬送は時間が大事だから、一秒でも早く来て欲しいわ



東京は救急車の出動件数が全国で一番多く、入電から病院までの搬送にかかる所要時間も全国で最もかかっています。

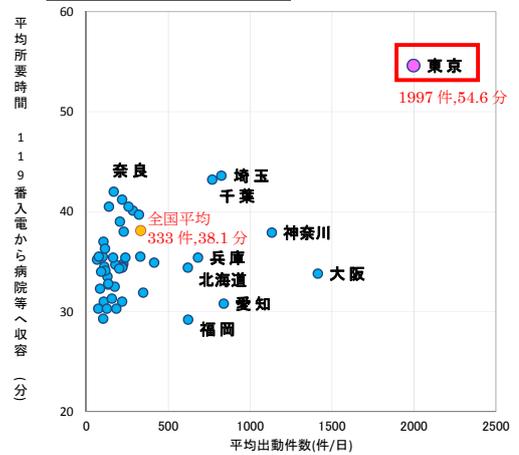


※カーラーの救命曲線は、心臓停止、呼吸停止、大量出血の経過時間と死亡率の目安をグラフ化したもの。

東京：1997件 54.6分

出動件数、所要時間もともに多い

全国：333件 38.1分



※圏域は、H22 道路交通センサスの混雑時平均旅行速度を用いて、病院から20分で到達できる範囲を算出

現況（救急医療）

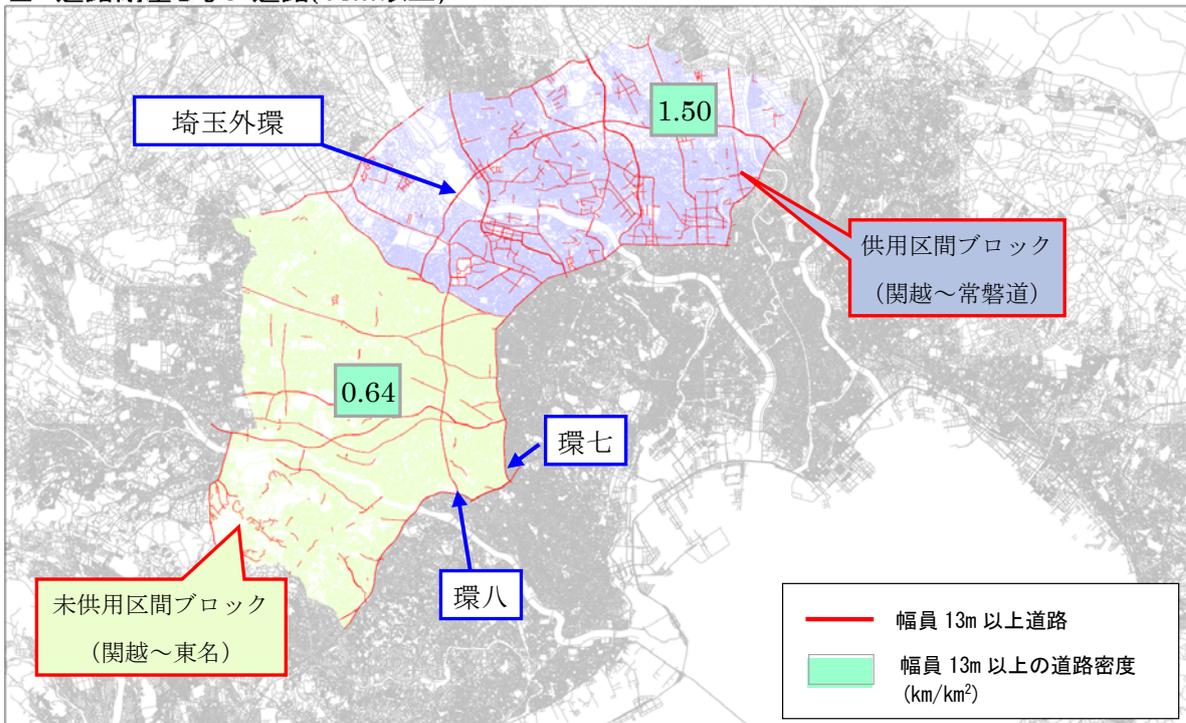
首都直下地震の時は、通行できる道路がこんなに減るのね！
うちの周辺も道が狭いから心配だわ



閉塞しない道路の割合

首都直下地震が発生し、細街路（幅員13m未満の道路）が閉塞した場合、外環沿線地域をブロック別で見ると、道路閉塞しない13m以上の道路密度は関越～東名間が最も少なく、 $0.64\text{km}/\text{km}^2$ となっています。また、環状道路でみた場合、環状8号線、環状7号線以外の環状道路はすべてミッシングリンクとなる可能性があります。

■ 道路閉塞しない道路(13m以上)



資料：DRM2203 データ、H17 道路交通センサスより作成

■ ブロック別閉塞しない道路の割合

ブロック名	エリア面積 (km ²)	幅員 13m以上の道路総延長 (km)	幅員 13m 以上の道路密度 (km/km ²)
供用区間ブロック (関越～常磐道)	342.2 km ²	512 km	1.50 km/km ²
未供用区間ブロック (関越～東名)	365.0 km ²	234 km	0.64 km/km ²

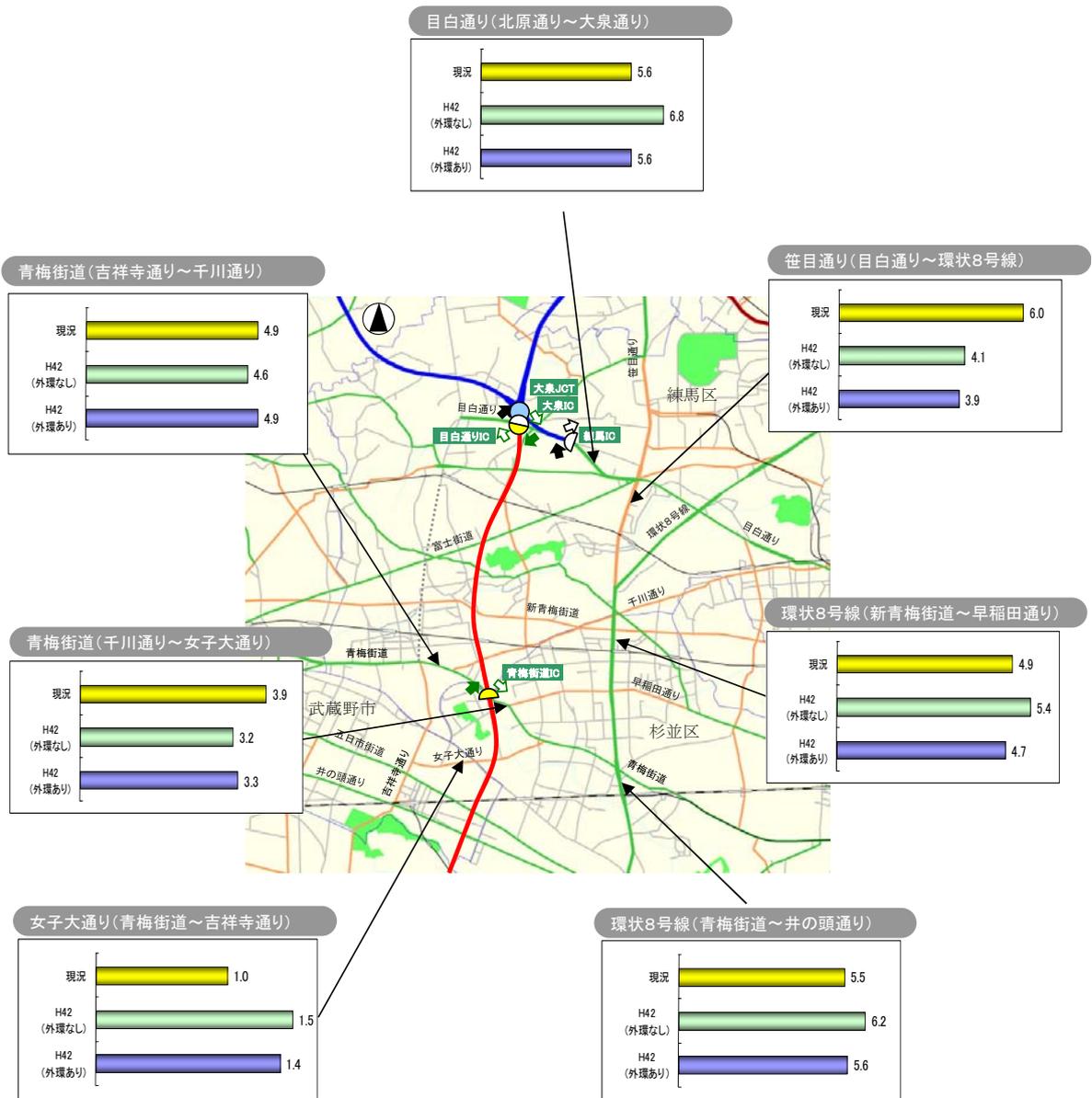
※幅員 13mは、「首都圏直下地震による東京の被害想定」より細街路の閉塞設定を幅員 13mとしているためこれを参考としている

整備効果（交通量）

沿線地域の交通量の減少

外環(関越～東名)の整備より、練馬区、杉並区周辺では環状8号線、目白通り、笹目通りの交通量が減少します。

●練馬区・杉並区周辺



※単位は万台/日

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

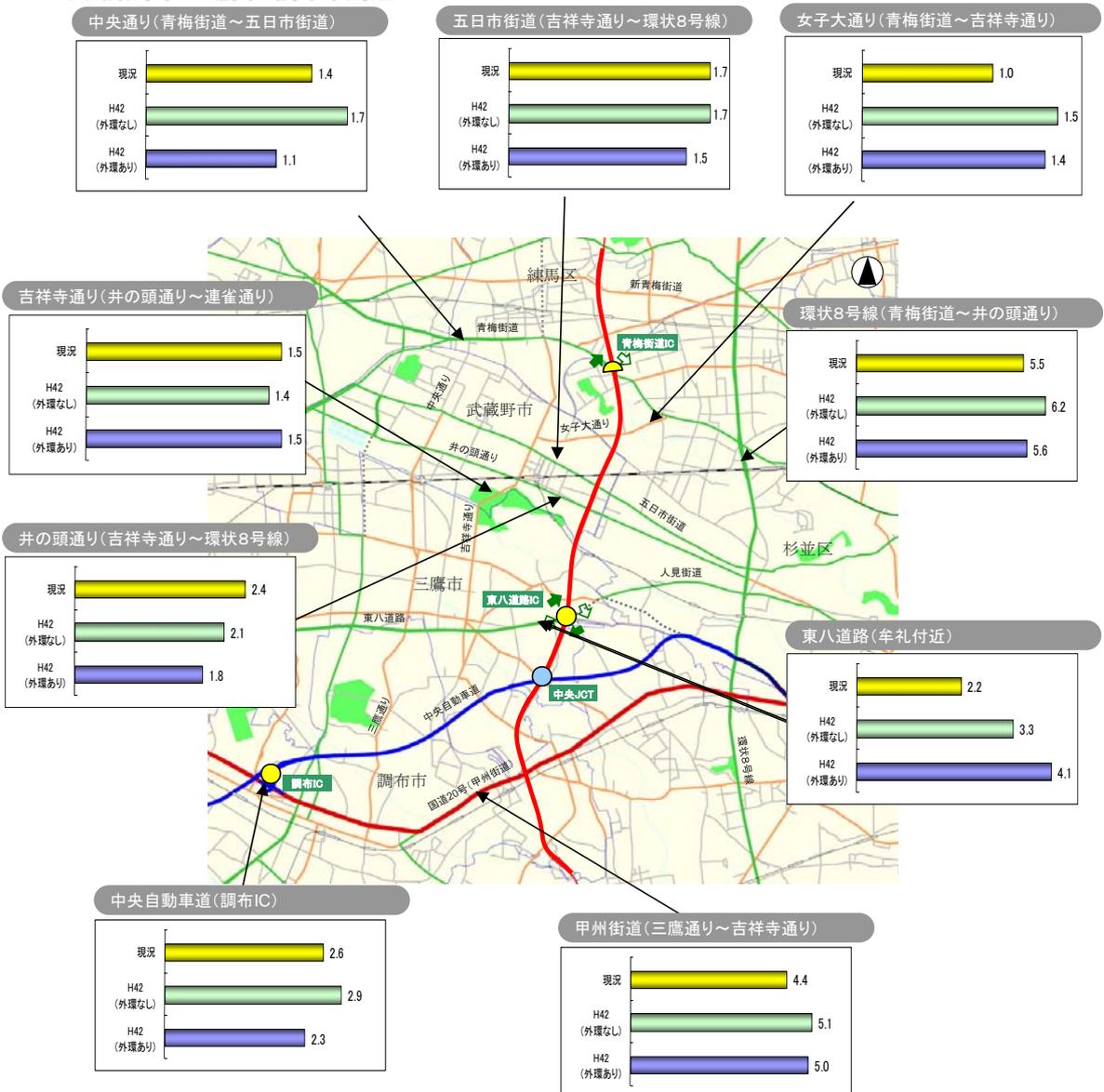
整備効果（交通量）

外環ができることで家の近くの道も交通量が減るなんて安心だわ



外環(関越～東名)の整備により、武蔵野市、三鷹市、調布市周辺では環状8号線、中央通り、五日市街道、女子大通り、吉祥寺通り、井の頭通りの交通量が減少します。

●武蔵野市・三鷹市・調布市周辺



※単位は万台/日

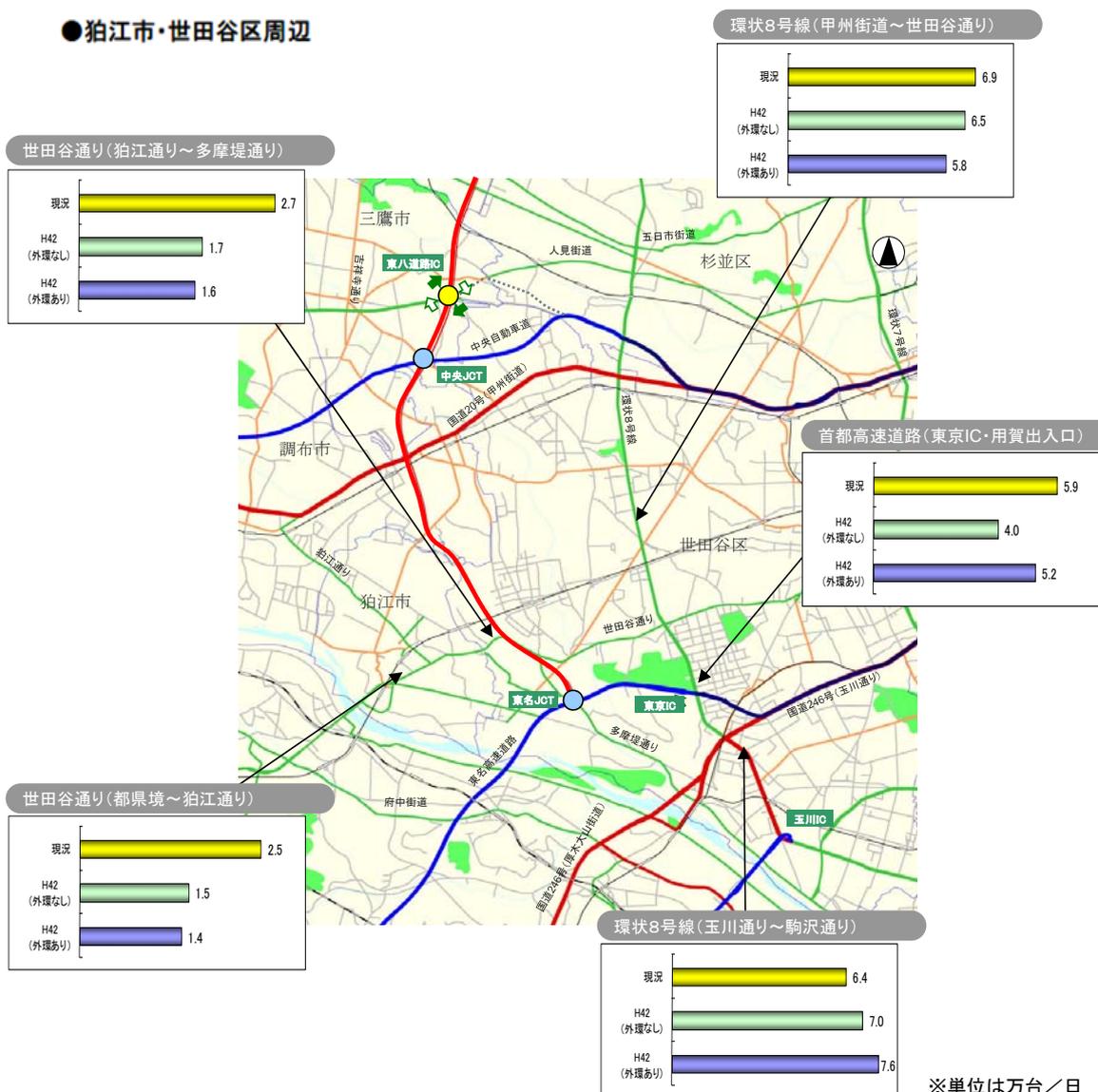
※東八道路(当該箇所)については現況が2車線で、将来は4車線で推計しています。

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

整備効果（交通量）

外環(関越～東名)の整備により、狛江市、世田谷区周辺では環状8号線(甲州街道～世田谷通り)、世田谷通りの交通量が減少します。

● 狛江市・世田谷区周辺



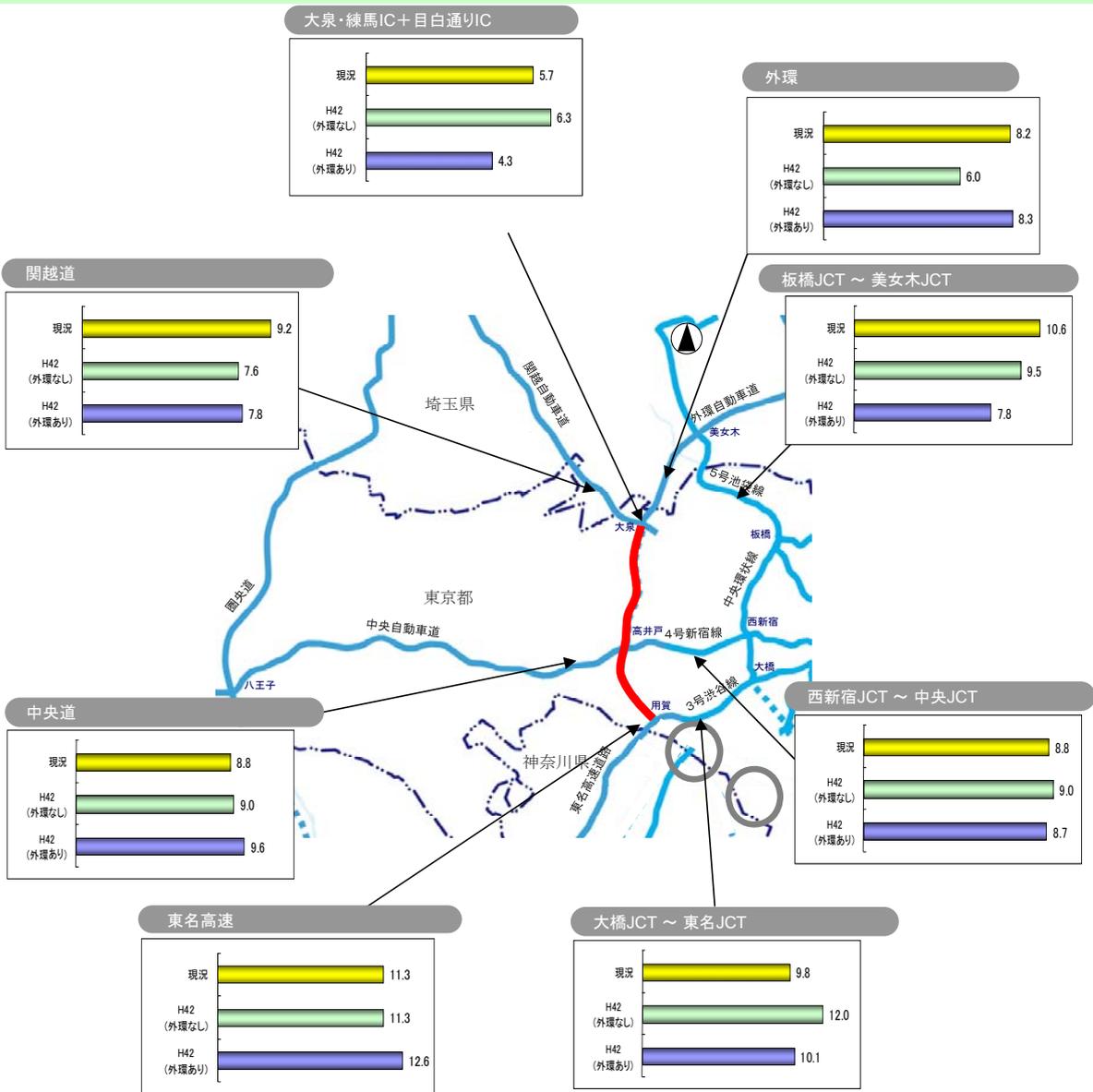
※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

整備効果（交通量）

外環ができることで周辺の高速道路の交通量も減るなんて、都心への買い物も便利になるわ！



外環(関越～東名)の整備により、周辺の高速道路では3号渋谷線、4号渋谷線、5号池袋線の交通量が減少します。



※単位は万台／日

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサ調査結果に基づく数値です。

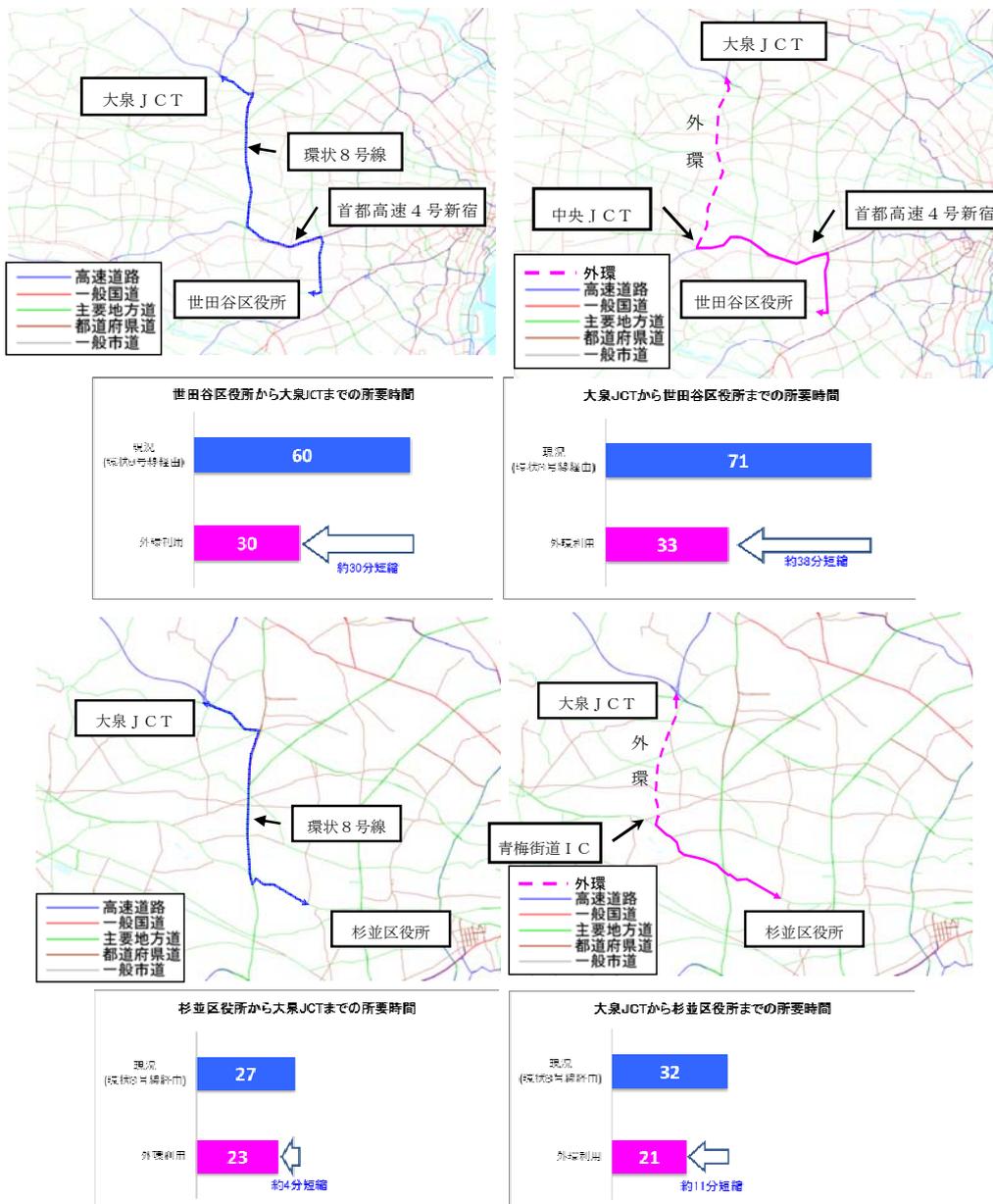
整備効果（時間短縮）

IC までの所要時間がこんなに短くなって助かるわ！



沿線地域からICまでの所要時間短縮

外環(関越～東名)の整備により、世田谷区役所から大泉 JCT までの所要時間が約 30 分～38 分短縮され、杉並区役所から大泉 JCT までの所要時間が約 4～11 分短縮されます。

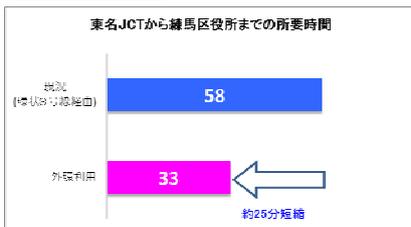
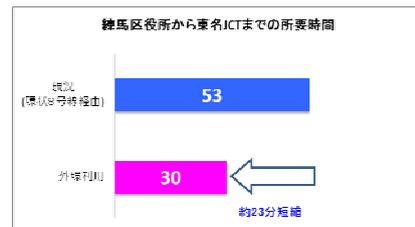
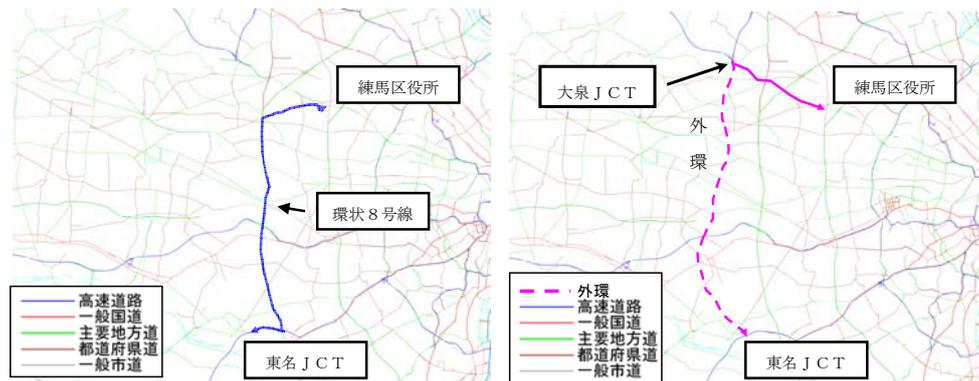
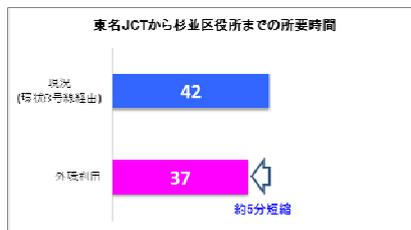
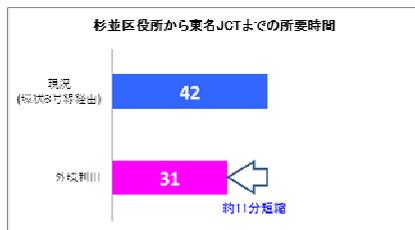
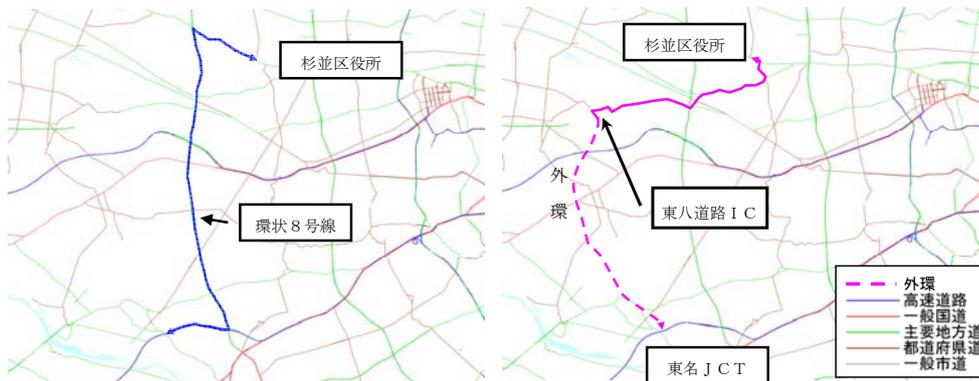


資料：H22 道路交通センサス

※所要時間は H22 センサス箇所別基本表より対象道路の区間延長を混雑時平均旅行速度で除して算出。

整備効果（時間短縮）

外環(関越～東名)の整備により、杉並区役所から東名JCTでは所要時間が約5～11分短縮され、練馬区役所から東名JCT間では23～25分短縮されます。

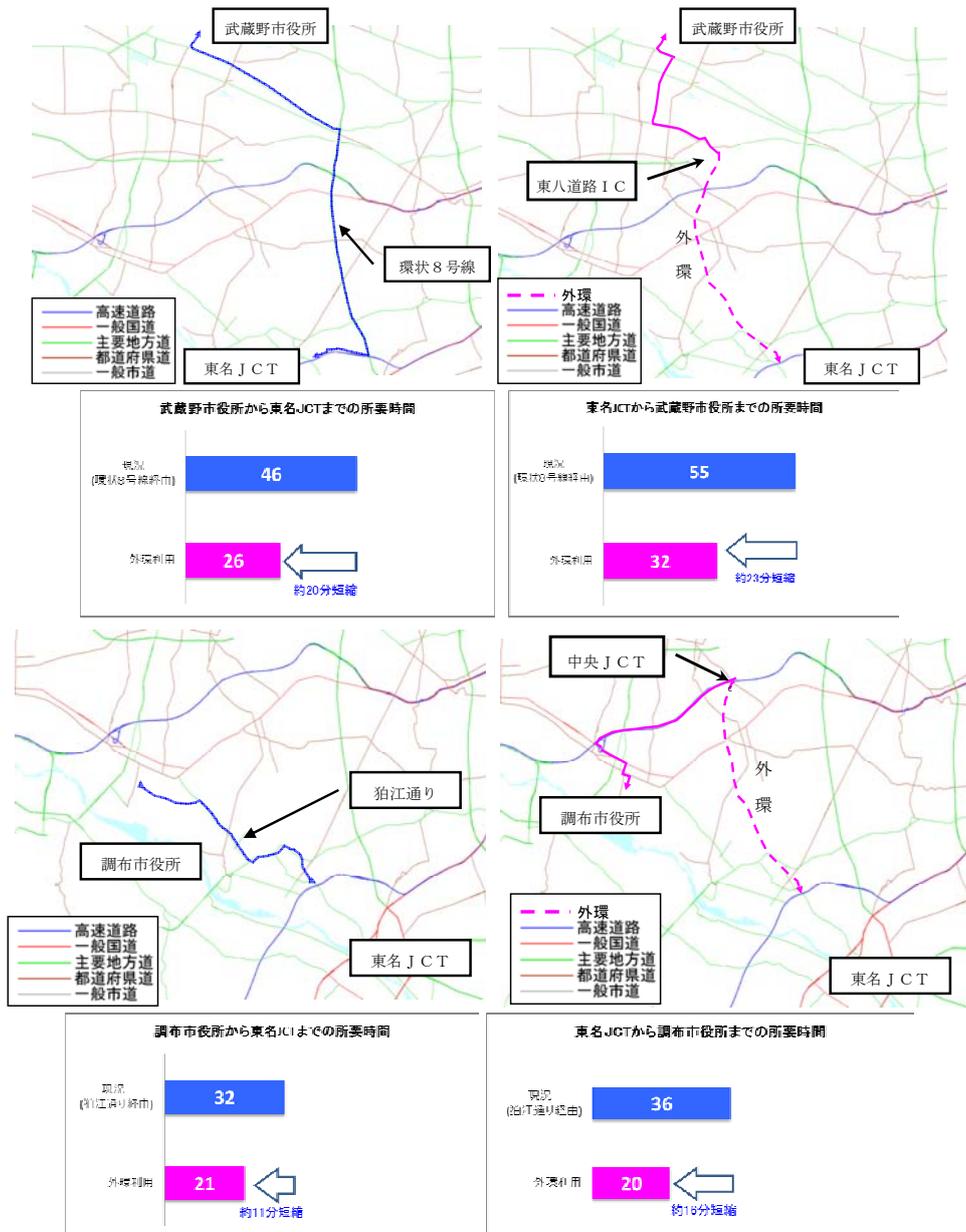


資料：H22 道路交通センサス

※所要時間はH22 センサス箇所別基本表より対象道路の区間延長を混雑時平均旅行速度で除して算出。

整備効果（時間短縮）

外環(関越～東名)の整備により、武蔵野市役所から東名 JCT 間までの所要時間が約 20～23 分短縮され、調布市役所から東名 JCT では所要時間は約 11～16 分短縮されます。



資料：H22 道路交通センサス

※所要時間はH22 センサス箇所別基本表より対象道路の区間延長を混雑時平均旅行速度で除して算出。

整備効果（バス定時性）

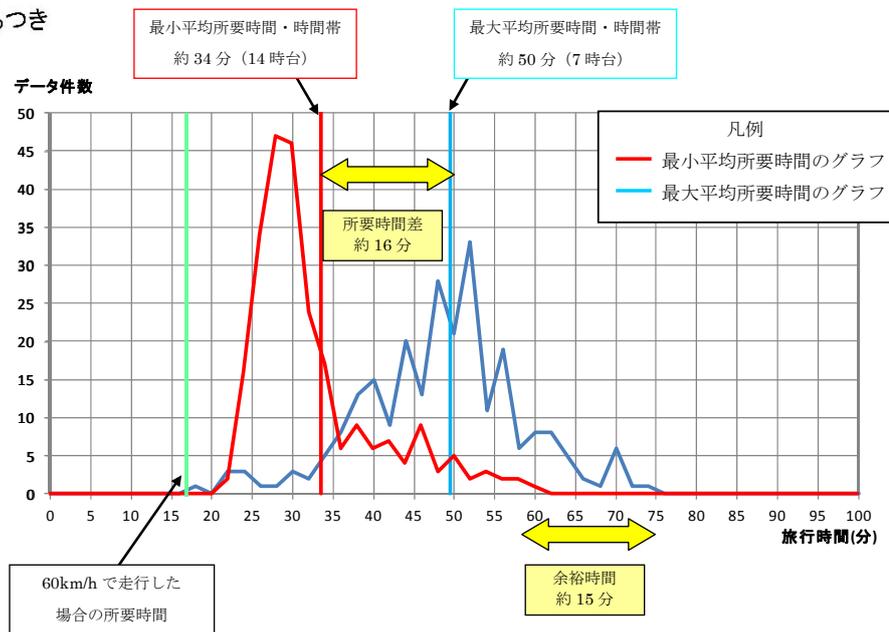
たまにバスが遅れることがあって困ってたのよね！
外環ができれば、遅れることが減りそうだから助かるわ



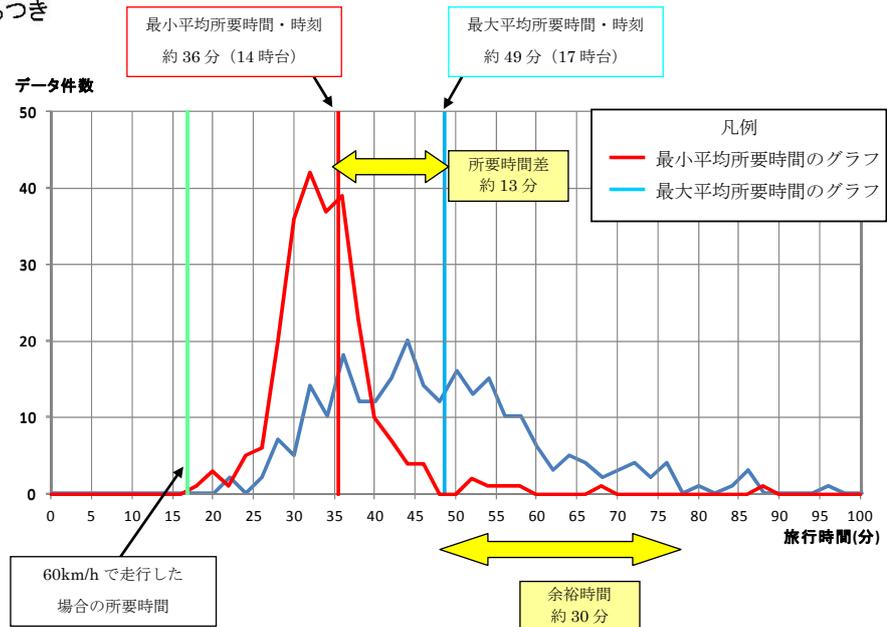
バスの定時性の確保

外環(関越～東名)の整備により、渋滞発生による環状8号線の所要時間のばらつきが解消し、路線バスの遅延解消が期待されます。

■ 上りの所要時間のばらつき



■ 下りの所要時間のばらつき



資料：民間プローブデータ

対象：環八（目白通り～国道 246 号線）

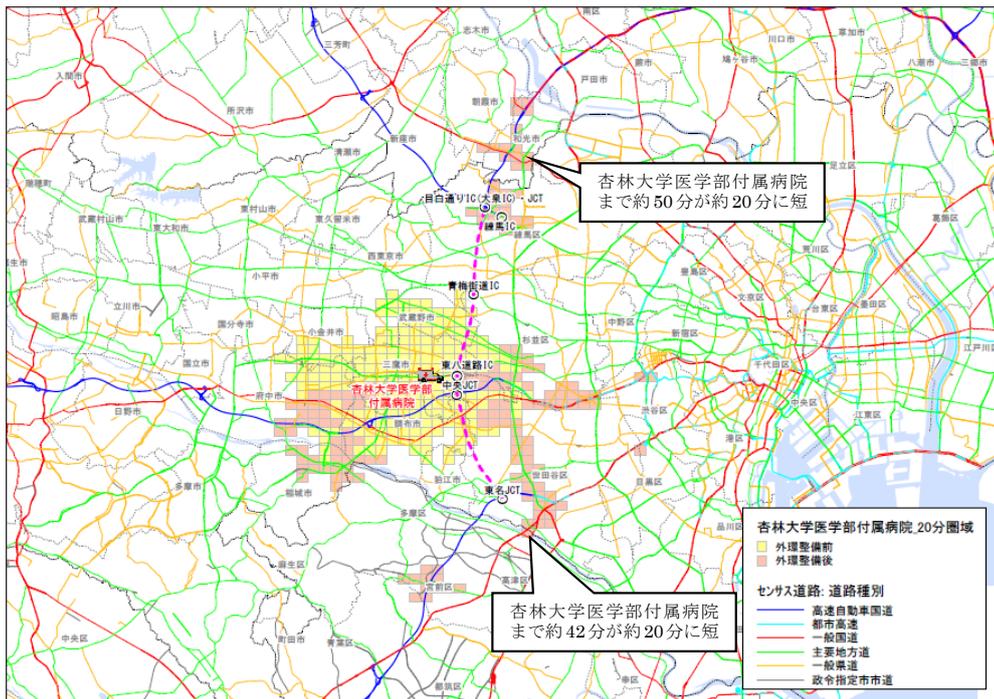
整備効果（救急医療）

救急車が早く移動できるようになるのね！
短時間で移動できる範囲が広がれば、安心して暮らせるわ

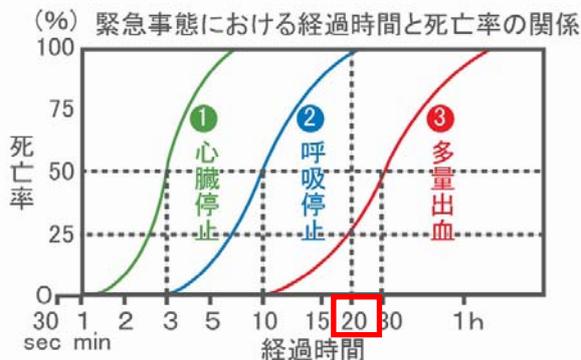


救急搬送(20分圏域)のエリアが拡大

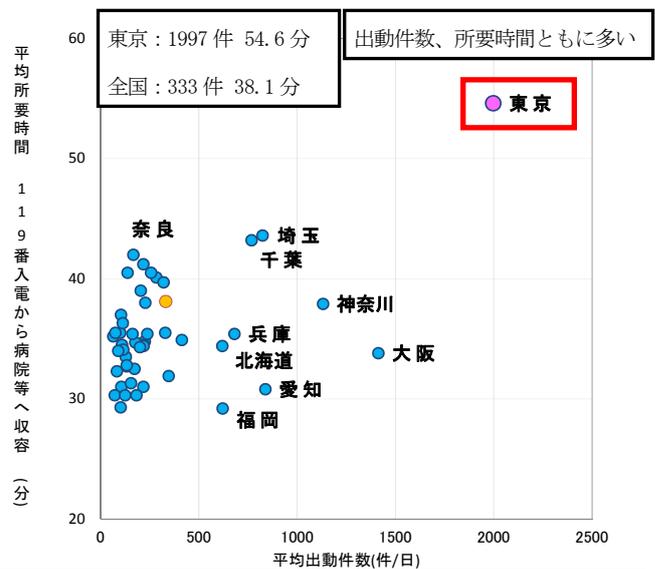
第三次医療施設までの救急搬送（20分圏域）のエリアが拡大し、カバーできる人口が64万人から108万人に拡大します。



※圏域の算出方法：既存道路はH22 道路交通センサスの混雑時平均旅行速度を用いて、病院から20分で到達できる範囲を算出、外環（関越～東名）区間は設計速度である80km/hを用いて算出した。



※心停止、呼吸停止及び多量出血のような重篤な状態の傷病者がどのくらいの時間が経過すると死亡率が50%を超えるかを曲線グラフで表している。



整備効果（経済・財政）

外環の総便益

外環(関越～東名)整備による走行時間短縮、走行経費縮減、交通事故減少の総便益は約2.4兆円です。

費用便益分析の基本的な考え方

- 費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。
- 道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。
- 現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路事業投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。

外環の費用便益分析結果



➡ 総便益 (B) : 約23,800億円

供用開始年を起算点として、検討期間(50年)にわたり、各年次毎の便益を基準年次における現在価値に割り引いて算出した各便益の現在価値額を合計した額



➡ 総費用 (C) : 約10,500億円

供用開始年を起算点として、検討期間(50年)にわたり、各年次毎の事業費・維持管理費を基準年次における現在価値に割り引いて算出した各事業費・維持管理費の現在価値額を合計した額

費用対効果 (B/C) = 2.3

- 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)
- 費用便益分析マニュアル(平成20年11月)に基づき算出

- ※1 走行時間短縮便益: 道路の整備・改良により減じた走行時間に時間価値原単位を乗じた合計額
- ※2 走行経費減少便益: 道路の整備・改良により走行条件が改善され費用が低下する燃料費、油脂類、タイヤ・チューブ類、車向整備費、車向償却費等の合計額
- ※3 交通事故減少便益: 道路の整備・改良により減じた運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額等の合計額

② 道路利用者向け説明資料用素材原稿

現況

外環の概要

外環は、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路線であり、現在は関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmを供用しています。



[JCT・ICは仮称・供用区間は除く]

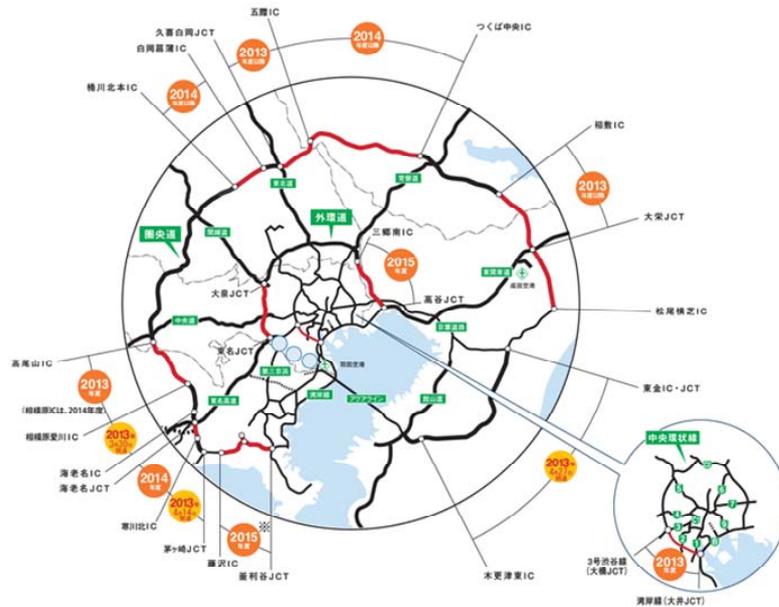
現況

へー、関越道と中央道、東名高速が繋がるんだね！
でも、環状道路の整備率は他国よりも遅れてるんだ...



3環状の整備状況

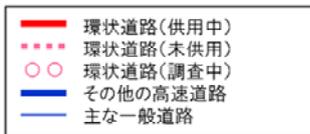
外環は、首都圏の3環状道路の一部となっており、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結びます。



※開通時期については検討が必要

首都圏のネットワーク状況

我が国の首都圏における環状道路の整備率は48%で、他国と比較して遅れを取っています。



	人口 (万人)	計画延長	供用延長	整備率	備考
首都圏	東京都: 1,284 一都三県: 3,499 (2008年値)	525km	251km	48%	2012年5月末現在
ソウル	1,035 (2006年値)	168km	168km	100%	2007年12月28日完成
北京	1,151 (2000年値)	433km	433km	100%	2009年9月12日完成
パリ	1,161 (2006年値)	313km	272km	87%	2011年1月現在 A10はE15(フランス)と接続を待機

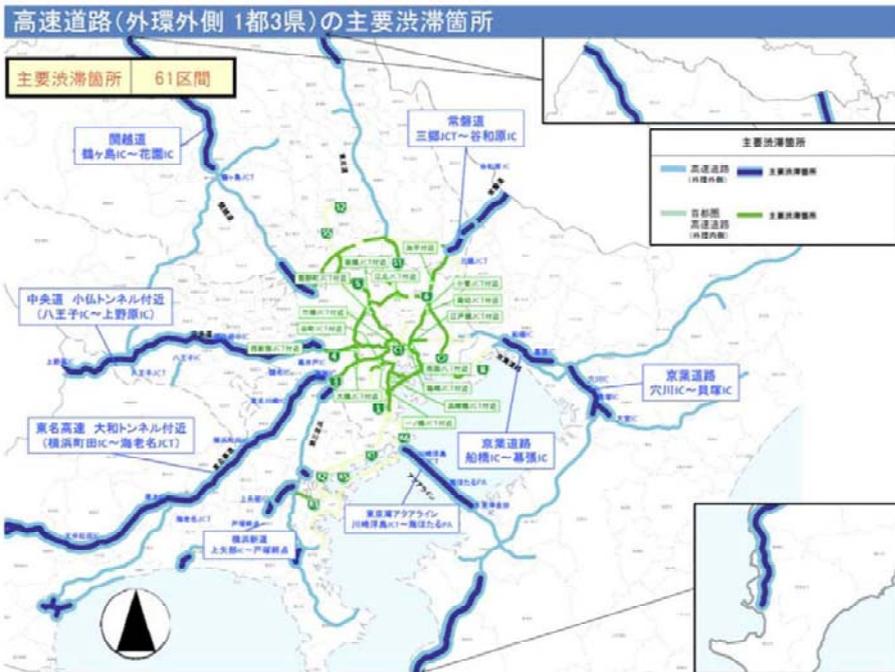
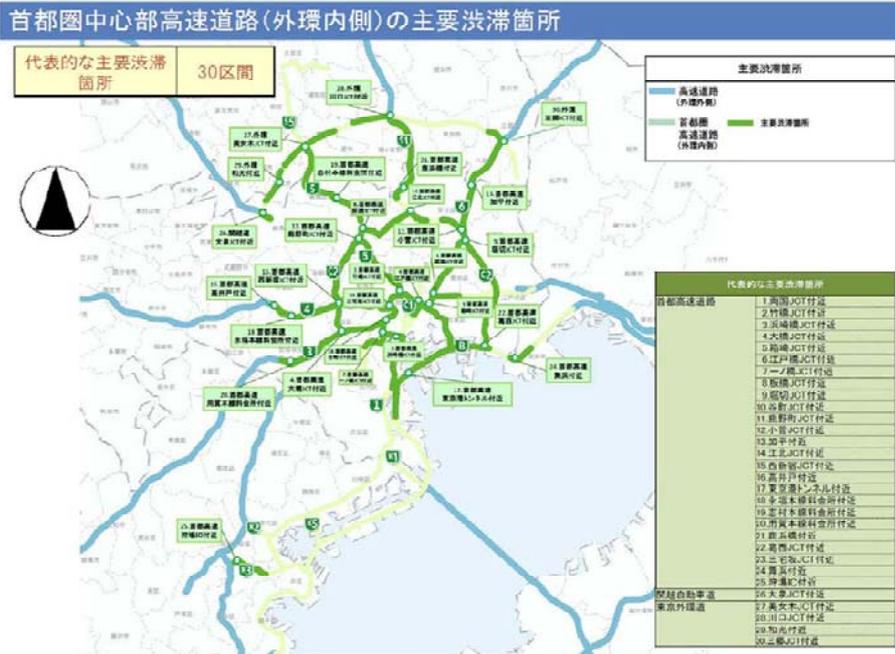
現況（高速道路の渋滞状況）

高速道路の渋滞状況

高速道路はやっぱり渋滞が激しいのかあ
レジャーで通過する時にいつも渋滞してて困るんだよなあ



首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において、都内の首都高速のほぼ全区間が、平成24年度主要渋滞箇所を選定されています。



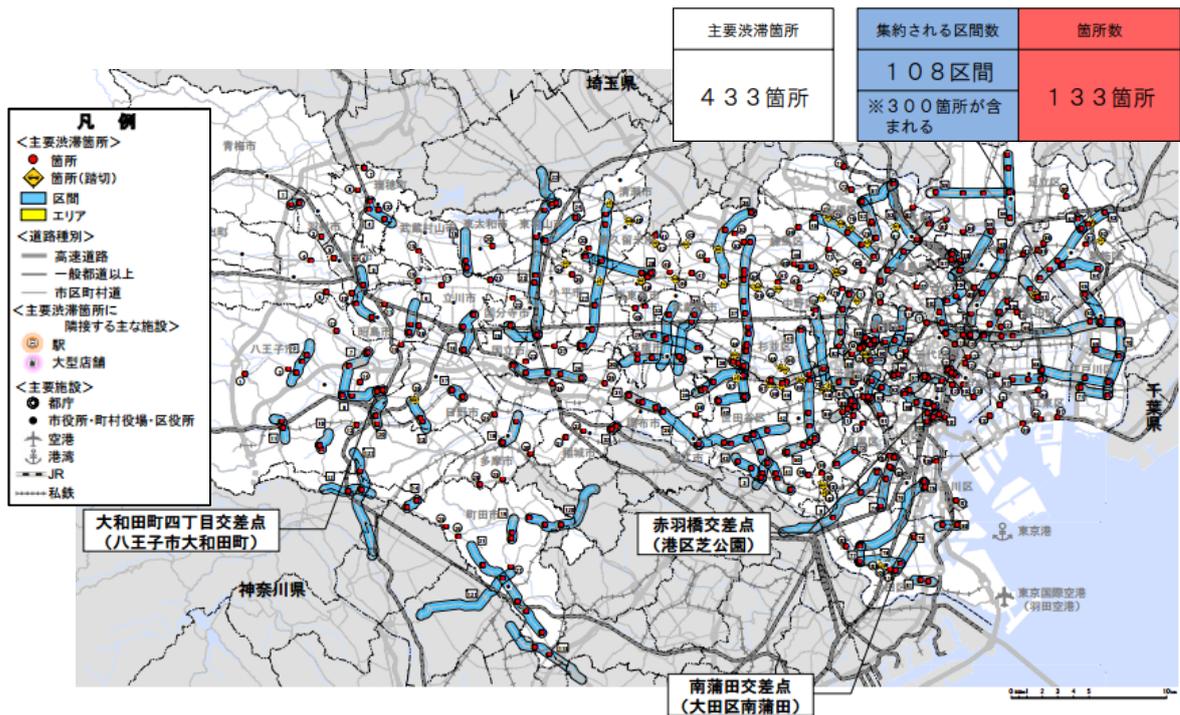
現況（一般道の渋滞状況）

一般道の渋滞状況

東京は一般道も渋滞はひどいよねえ
環状8号線や環状7号線は渋滞で動かないときがあるもんなあ



東京都の主要渋滞箇所は433箇所存在し、そのうち300箇所は108区間に集約されます。



※東京都の主要渋滞箇所を示す。
※一般道とは高速道路以外の道路をさす。

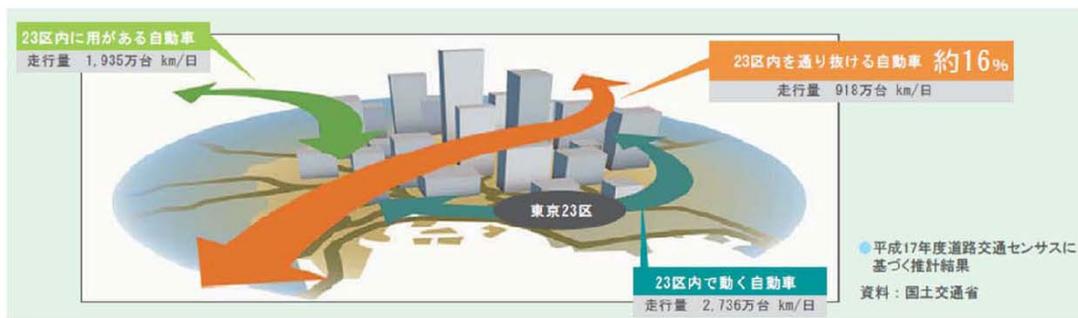
現況（通過交通）

都心環状線を通過する車が6割もいるんだね！
確かに僕も東京を通過することが多いもんなあ

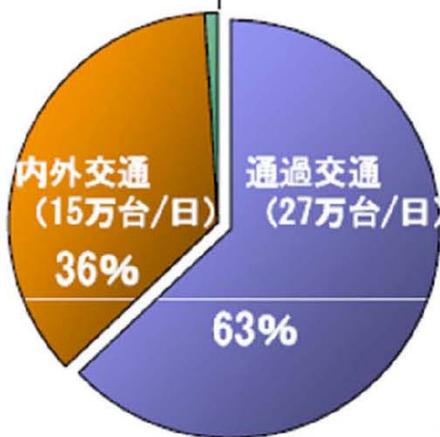


23区の通過交通

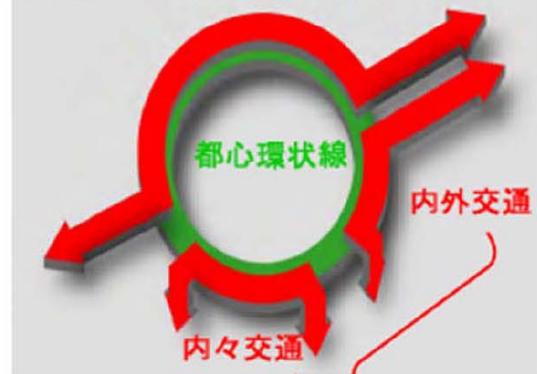
東京23区内を走行する交通のうち約16%が東京23区内に用のない交通です。
また、首都高速都心環状線を利用する交通の6割が都心環状線沿道に用のない通過交通です。



内々交通 (0.1万台/日)



通過交通 (都心環状線に用なし)



(都心環状線沿道に用あり)

出典：首都高速道路交通起終点調査(H20年度)

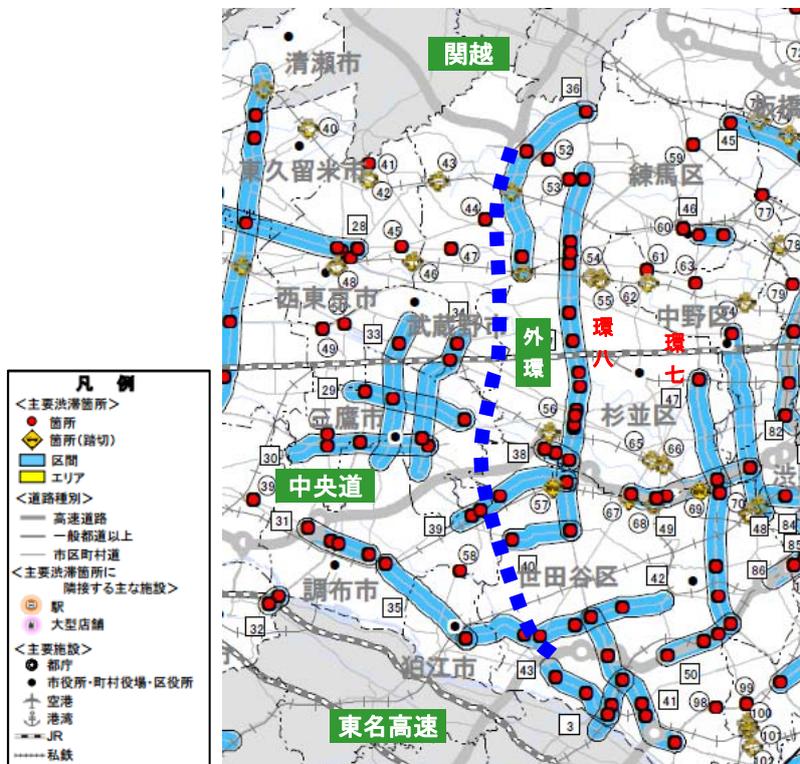
現況（環状8号線の交通状況）

環状8号線の通過交通が減れば
渋滞も緩和するんだらうね
でも、環状8号線を通らないと
南北に動けないからなあ



環状8号線の通過交通

環状8号線においては全交通量の23%が沿線に用いない通過交通であり、環状7号線においては34%が沿線に用いない通過交通です。このため、環状7号線、環状8号線では沿線に用いない通過交通と、沿線利用の内々、内外交通などが輻輳しており、主要渋滞箇所が多く存在しています。



資料：平成24年度首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（首都圏渋滞ボトルネック対策協議会）より作成

※外環沿線の一般道の主要渋滞箇所を示している。

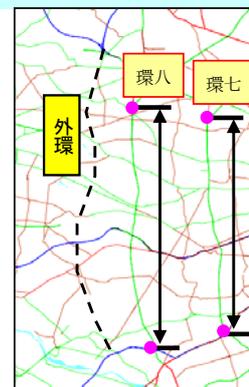
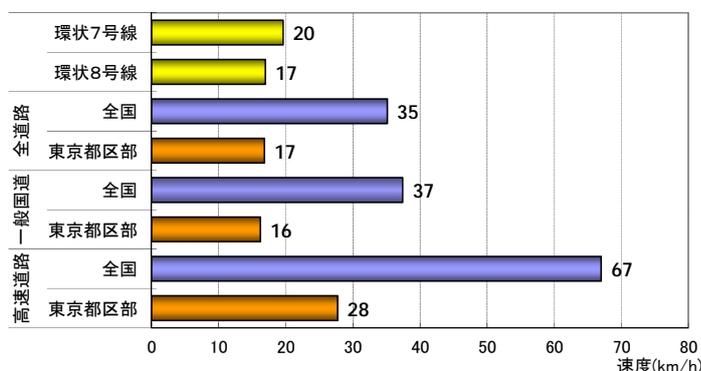
現況（速度）

え！全国と比べると東京はこんなに速度が遅いんだ！
確かに環状8号線はいつも渋滞しているイメージがあるなあ



東京都の旅行速度

東京都区部の混雑時旅行速度は全国と比べて著しく低くなっています。また、外環（関越～東名）に並行する環状7号線、環状8号線の混雑時旅行速度は一般国道の全国平均と比較しても低くなっています。



全道路：高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、一般都道府県道（センサス対象道路）

高速道路：高速自動車国道、都市高速道路

※環状8号線は環八南田中交差点～環八東名入口交差点の区間を対象とした

※環状7号線は都道442号線と環七通りの交差点～上馬交差点の区間を対象とした

沿線の旅行速度

資料：H22 道路交通センサス

外環（関越～東名）沿線は混雑時平均旅行速度20km/h未満の道路が多く存在します。



資料：H22 道路交通センサス

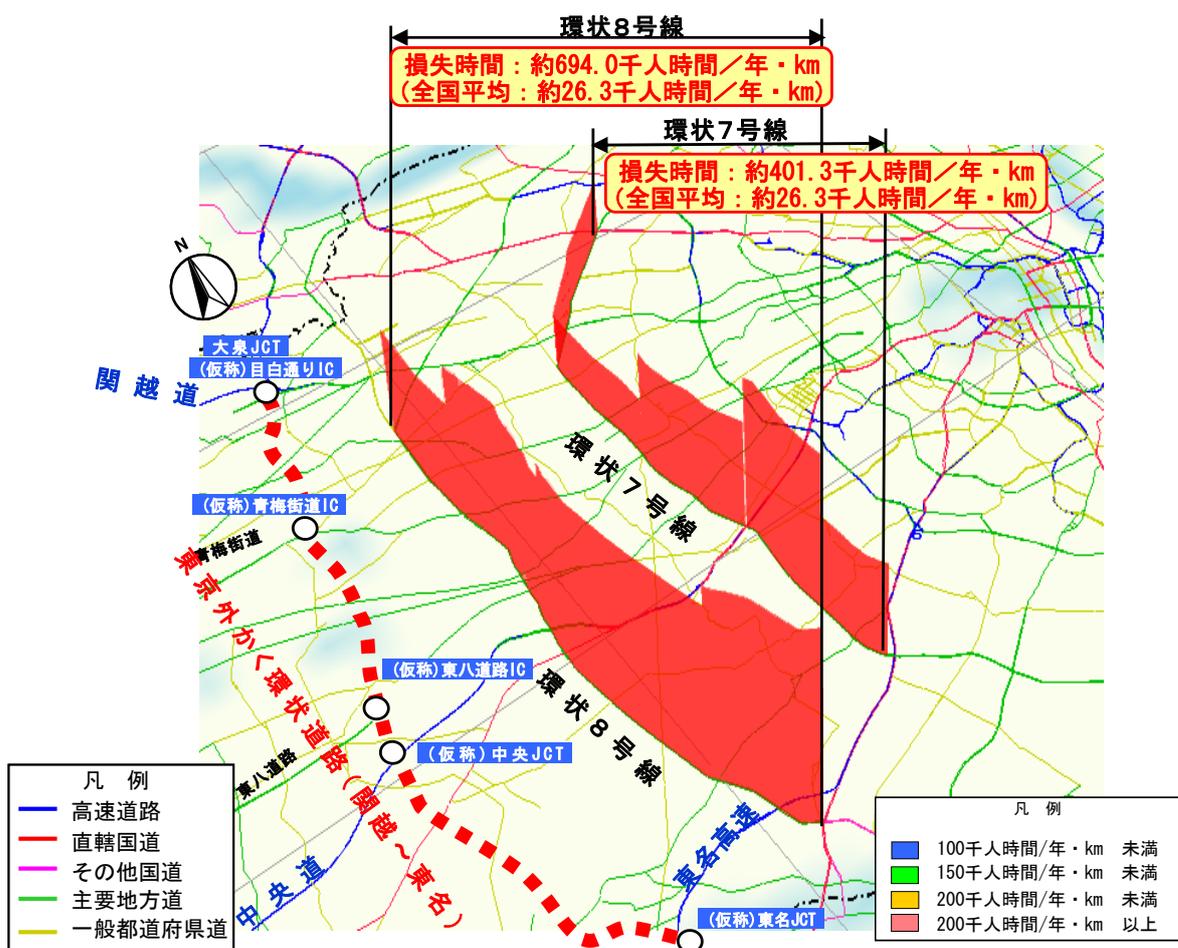
現況（損失時間）

環状8号線の渋滞は全国平均の26倍なんだ！
なるほど、それで外環はその横を並行して通過するのか！



並行する現道の損失時間

外環（関越～東名）に並行する環状7号線、環状8号線の損失時間は、全国平均の約1.5倍および約2.6倍と高く、渋滞が著しく発生しています。



出典：民間プローブデータ（平成21年度）

※図の値は、損失時間をkmあたりに換算した値

■外環（関越～東名）に並行する区間の損失時間

- ・ 環状8号線：約694.0千人時間/年・km（全国平均の約2.6倍）
- ・ 環状7号線：約401.3千人時間/年・km（全国平均の約1.5倍）

※全国平均値約26.3千人時間/年・km

※渋滞損失時間とは

基準となる旅行時間（基準旅行時間）から実際にかかった旅行時間の遅れ時間を渋滞損失時間と呼んでいる。
※現道とは現在、主として使用されている道路のことである。

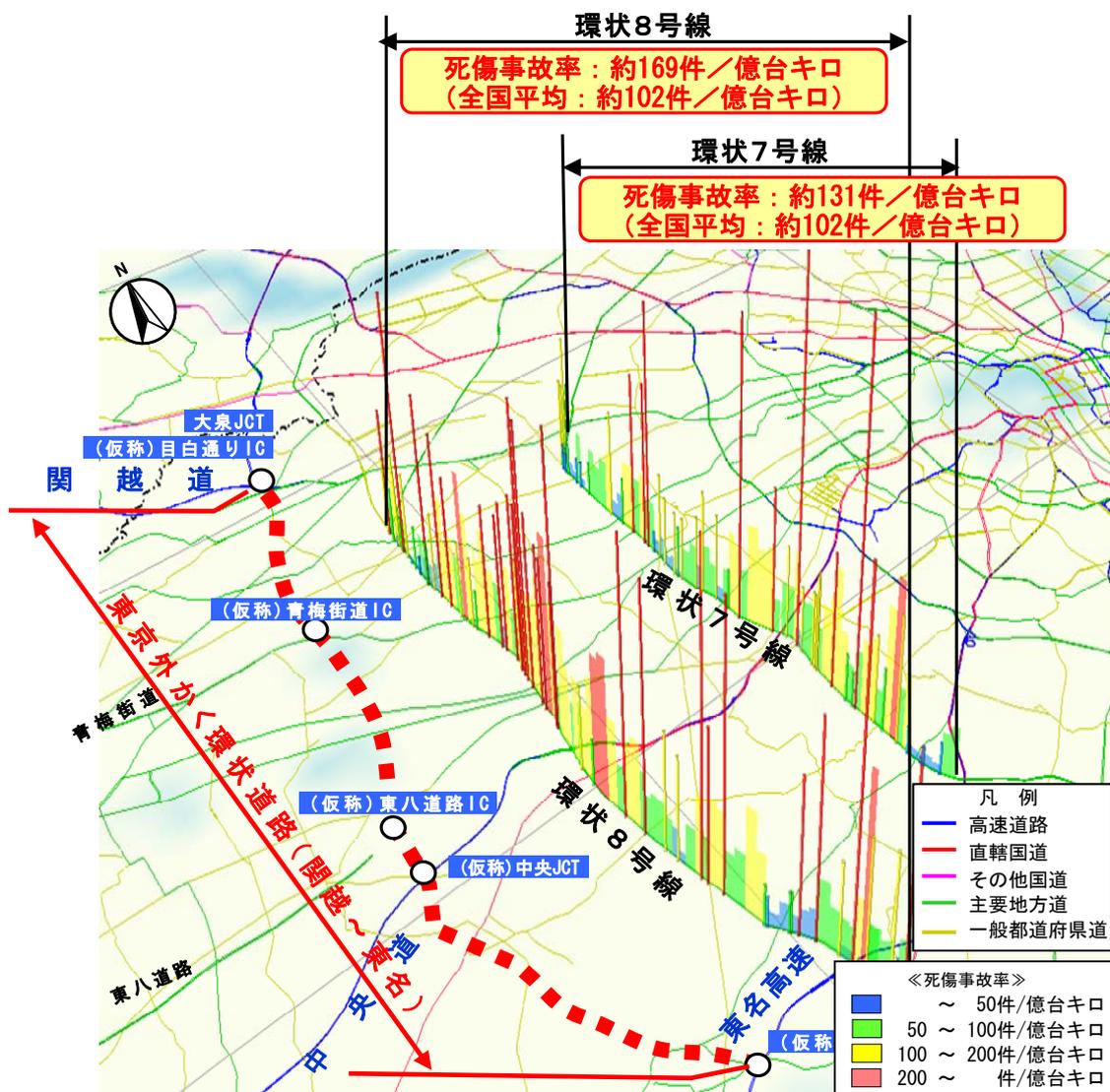
現況（事故）

環状8号線ではこんなに事故が起きてるんだ！
環状8号線周辺の抜け道でも事故が多いのかあ



並行する現道の事故状況

外環（関越～東名）に並行する環状7号線、環状8号線の死傷事故率は、全国平均の約1.3倍～1.7倍となっています。



資料：交通事故統計分析データ（H19～H22）より作成

現況（防災）

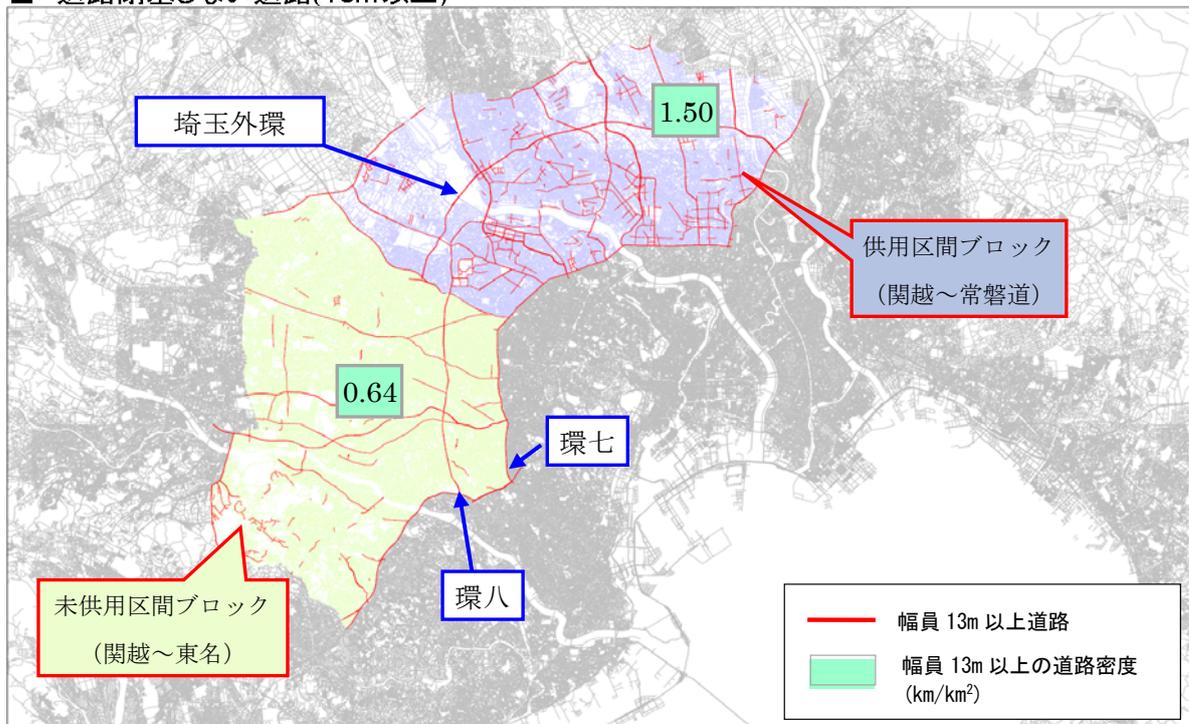
首都直下地震の時は通行できる道路がこんなに減るのかあ
東京を通過するのにかなりの時間がかかりそうだなあ



閉塞しない道路の割合

首都直下地震が発生し、細街路（幅員 13m 未満の道路）が閉塞した場合、外環（関越～東名）沿線地域をブロック別で見ると、道路閉塞しない 13m 以上の道路密度は関越～東名間が最も少なく、0.64 km/km² となっています。また、環状道路でみた場合、環状 8 号線、環状 7 号線以外の環状道路はすべてミッシングリンクとなる可能性があります。

■ 道路閉塞しない道路(13m以上)



資料：DRM2203 データ、H17 道路交通センサスより作成

■ ブロック別閉塞状しない道路の割合

ブロック名	エリア面積 (km ²)	幅員 13m以上の道路総延長 (km)	幅員 13m以上の道路密度 (km/km ²)
供用区間ブロック (関越～常磐道)	342.2 km ²	512 km	1.50 km/km ²
未供用区間ブロック (関越～東名)	365.0 km ²	234 km	0.64 km/km ²

※幅員 13mは、「首都圏直下地震による東京の被害想定」より細街路の閉塞設定を幅員 13mとしているためこれを参考としている

整備効果（交通量）

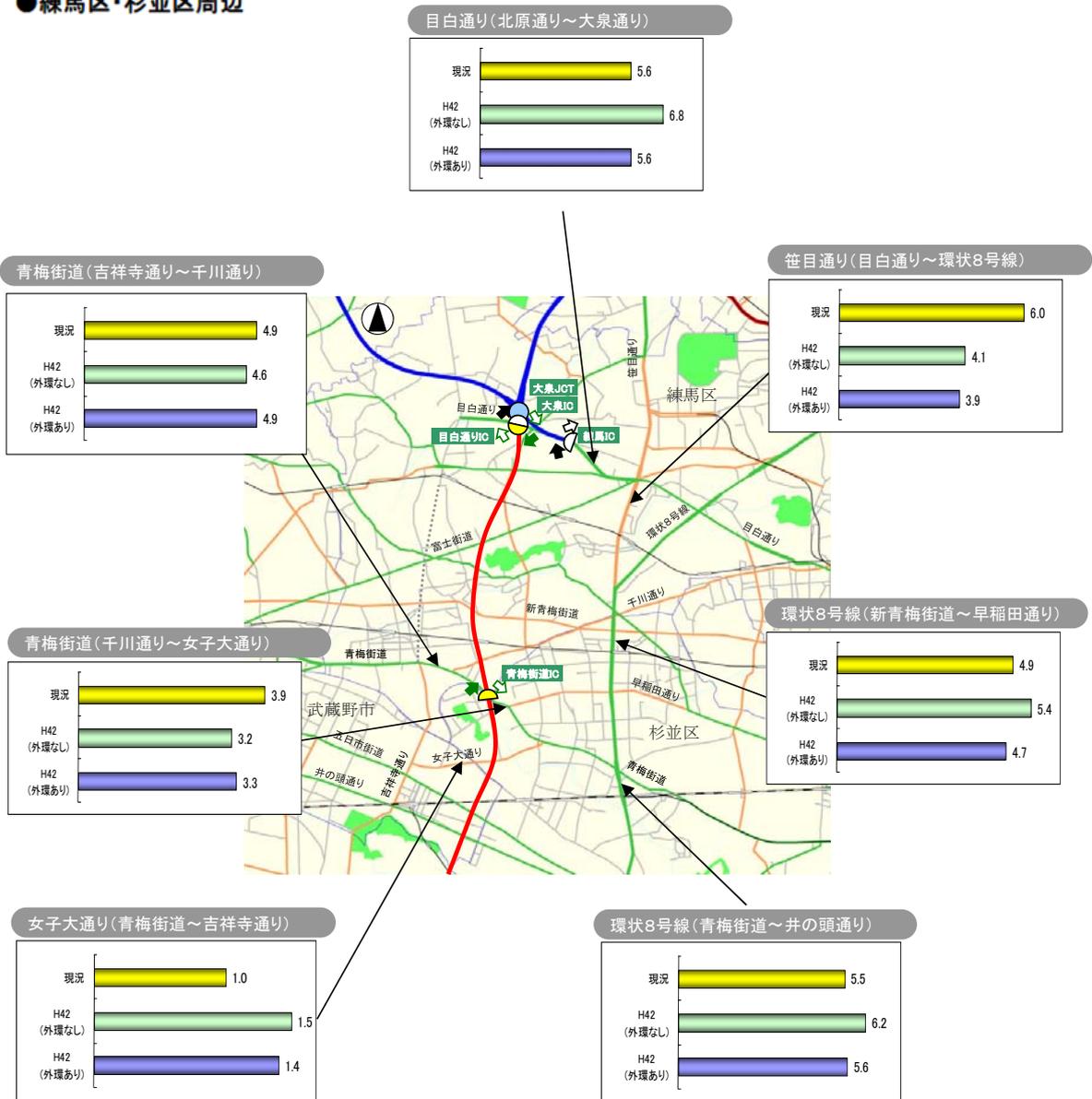
環状8号線(新青梅街道～早稲田通り)はこのまいくと将来は交通量が増えちゃうのかあ
外環ができることで交通量を減らせるんだね！



沿線地域の交通量の減少

外環(関越～東名)の整備より、練馬区、杉並区周辺では環状8号線、目白通り、笹目通りの交通量が減少します。

●練馬区・杉並区周辺



※単位は万台/日

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

整備効果（交通量）

外環（関越～東名）の整備により、武蔵野市、三鷹市、調布市周辺では環状8号線、中央通り、五日市街道、女子大通り、吉祥寺通り、井の頭通りの交通量が減少します。

●武蔵野市・三鷹市・調布市周辺



※単位は万台／日

※東八道路(当該箇所)については現況が2車線で、将来は4車線で推計しています。

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

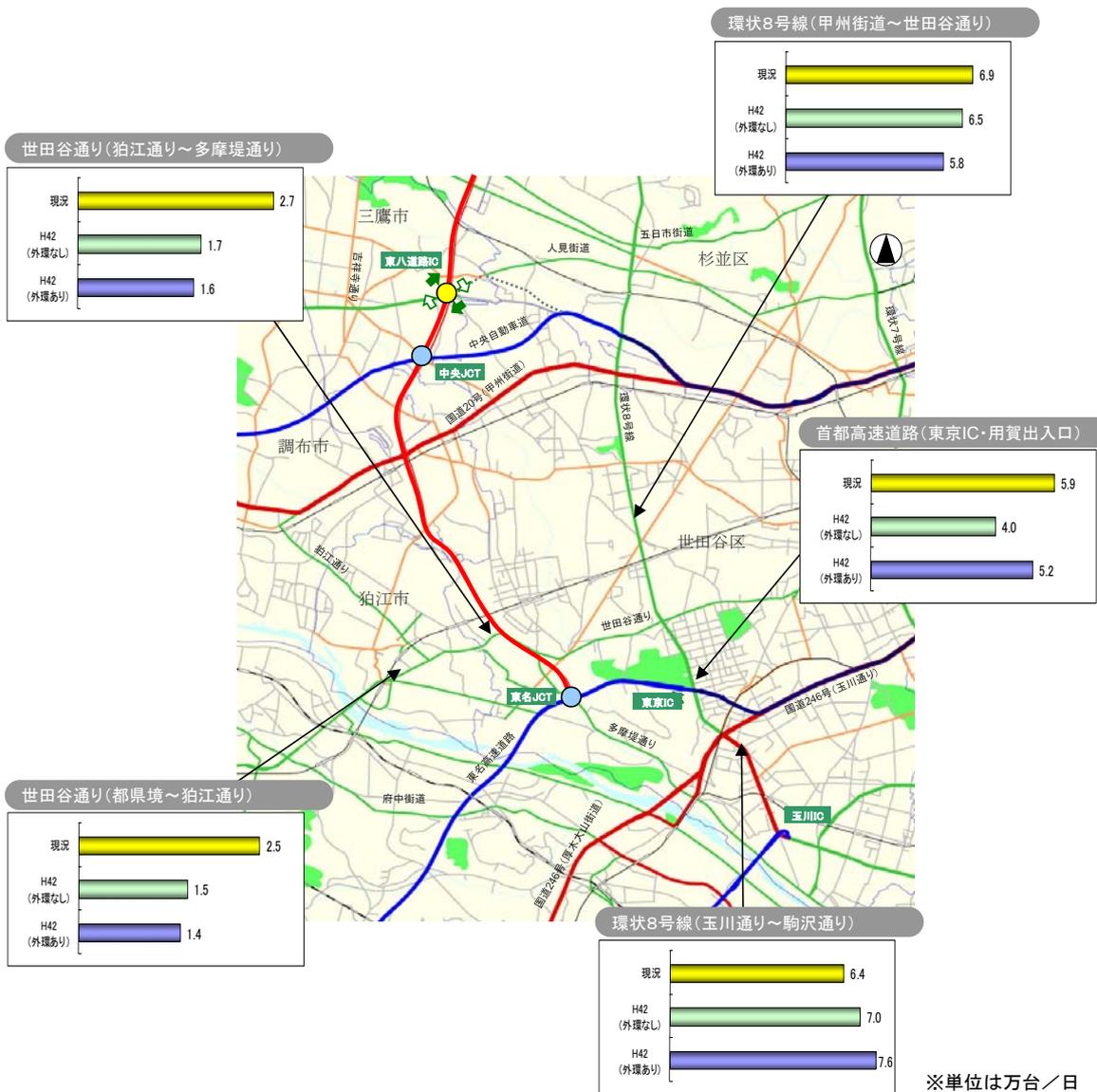
整備効果（交通量）

環状8号線(玉川通り～駒沢通り)みたいに、外環ができることで交通量が増える道路もあるだね！



外環(関越～東名)の整備により、狛江市、世田谷区周辺では環状8号線(甲州街道～世田谷通り)、世田谷通りの交通量が減少します。

● 狛江市・世田谷区周辺



※単位は万台/日

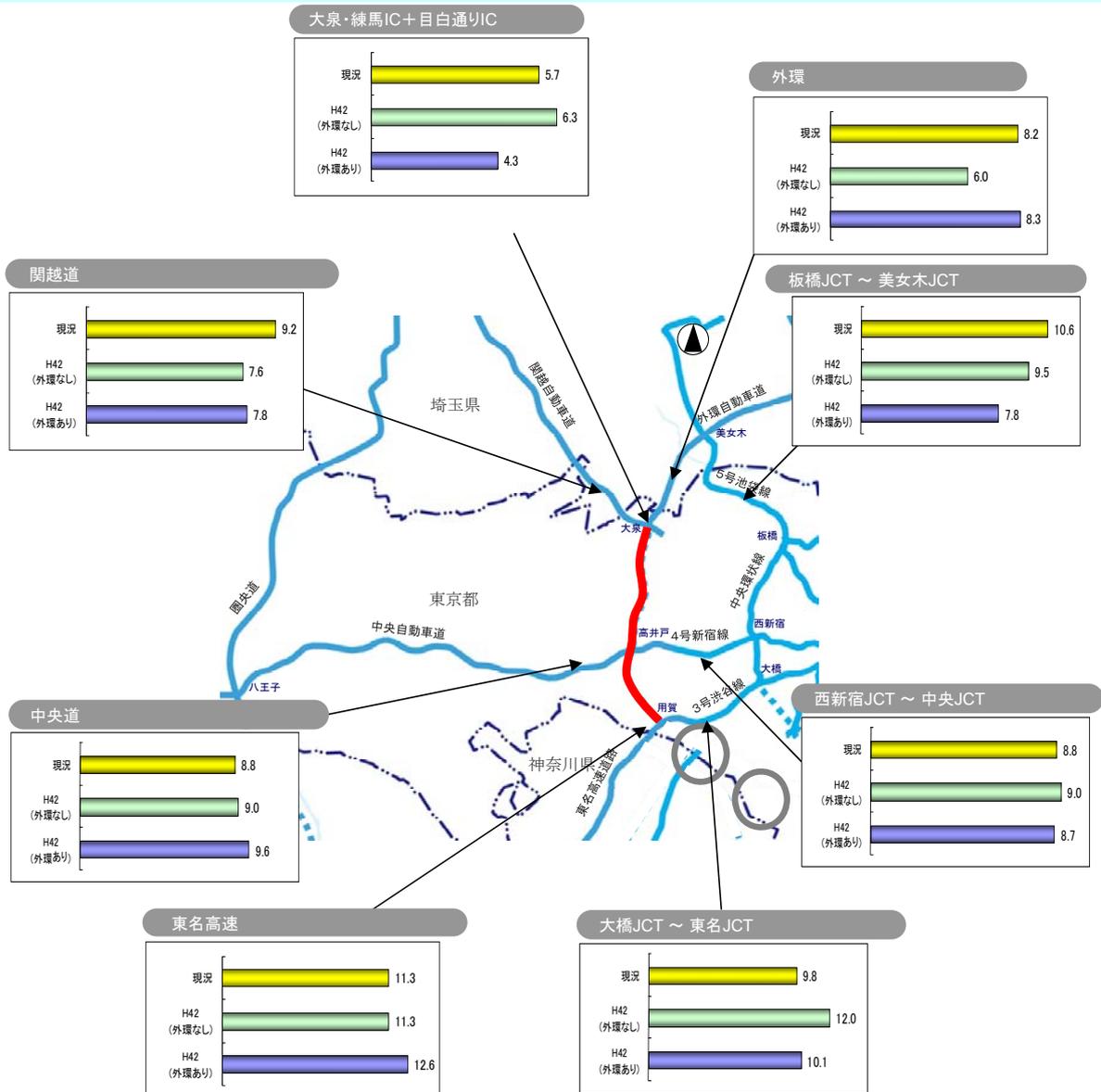
※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

整備効果（交通量）

外環ができれば首都高3～5号線は交通量が減るんだね
 外環によって都心通過を減らせる可能性があるんだね！



外環（関越～東名）の整備により、周辺の高速道路では3号渋谷線、4号渋谷線、5号池袋線の交通量が減少します。



※単位は万台／日

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサ調査結果に基づく数値です。

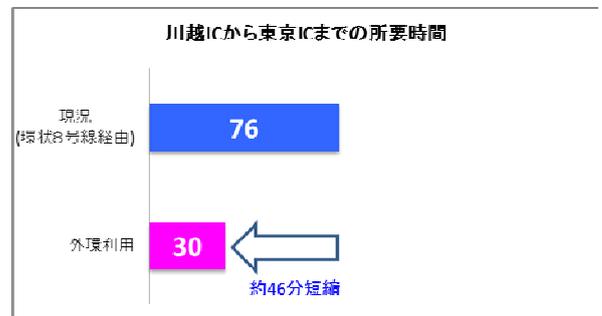
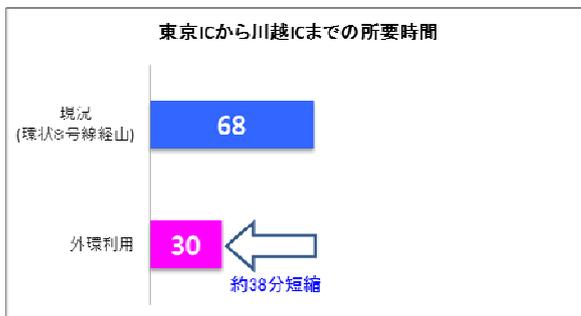
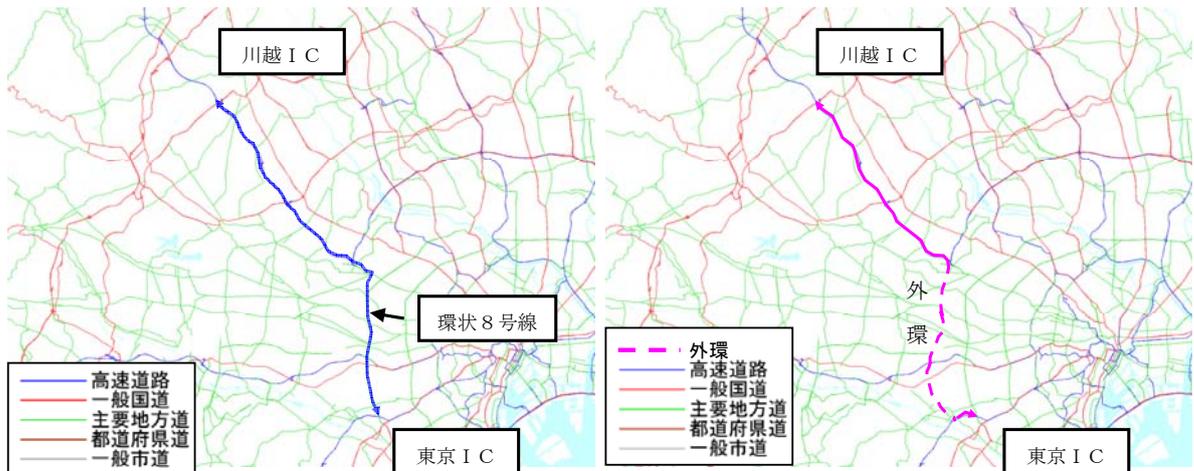
整備効果（時間短縮）

東名ICから川越ICまで40分近く時間が短縮されるなんて驚きだね！
僕も使ってみようかな



主要拠点間の時間短縮

外環（関越～東名）の整備により、主要ICから東名高速道路、関越道方面までの所要時間が大幅に短縮され、東京ICから川越IC間では約38～46分短縮されます。



資料：H22 道路交通センサス

※使用した速度：供用区間はH22 センサスの12時間混雑時平均旅行速度（上り・下り）、外環（関越～東名）区間は設計速度である80km/h

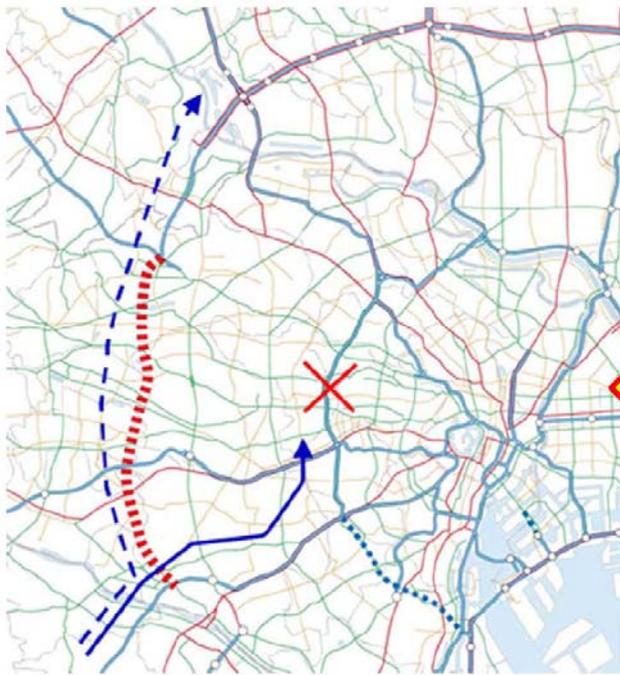
整備効果（リダンダンシー）

高速道路が通行止めになったら大変だ！
でも、環状道路があれば、より確実に到着できるんだね



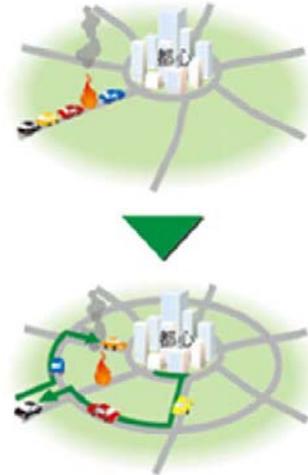
大規模災害時でも安定した緊急輸送道路を確保

首都高速道路で通行止めが発生した場合、外環（関越～東名）が代替路として迂回機能（リダンダンシー）を発揮します。



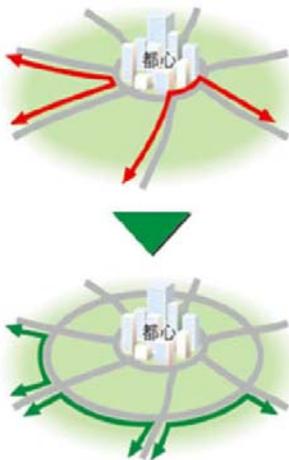
非常時の迂回機能

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



通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



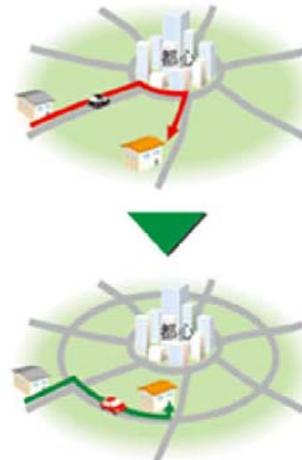
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



整備効果（経済・財政）

外環の総便益

外環（関越～東名）整備による走行時間短縮、走行経費縮減、交通事故減少の総便益は約2.4兆

■費用便益分析の基本的な考え方

- 費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。
- 道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。
- 現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路事業投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。

外環の費用便益分析結果



費用対効果（B/C）= 2.3

- 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)
- 費用便益分析マニュアル(平成20年11月)に基づき算出

- ※1 走行時間短縮便益：道路の整備・改良により減じた走行時間に時間価値原単位を乗じた合計額
- ※2 走行経費減少便益：道路の整備・改良により走行条件が改善され費用が低下する燃料費、油脂類、タイヤ・チューブ類、車両整備費、車両償却費等の合計額
- ※3 交通事故減少便益：道路の整備・改良により減じた運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額等の合計額

③ 企業向け説明資料用素材原稿

現況

外環の概要

外環は、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路線であり、現在は関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmを供用しています。



[JCT・ICは仮称・供用区間は除く]

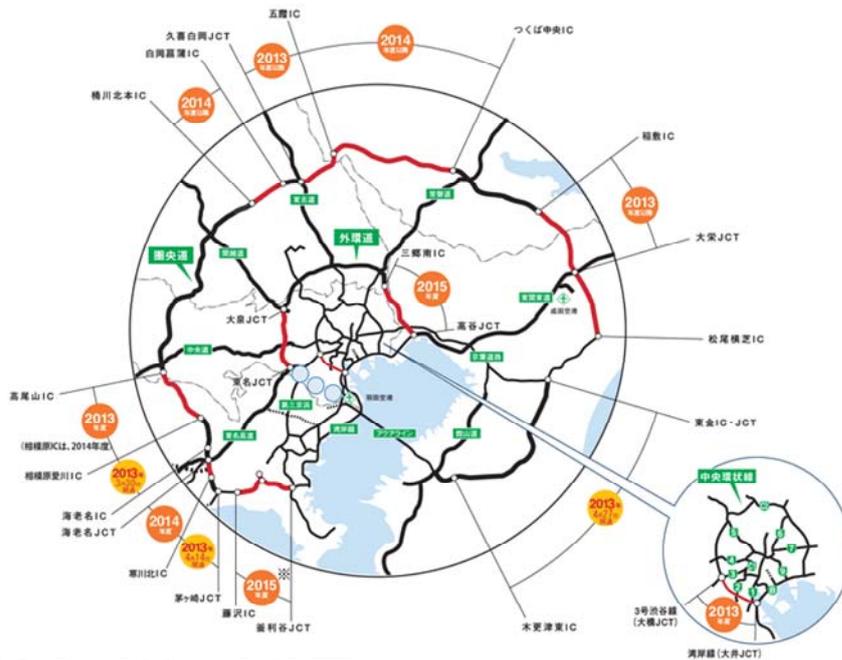
現況

首都圏は環状道路が遅れてるんですね！
他国が進んでいるんだから日本も頑張らないと！



3環状の整備状況

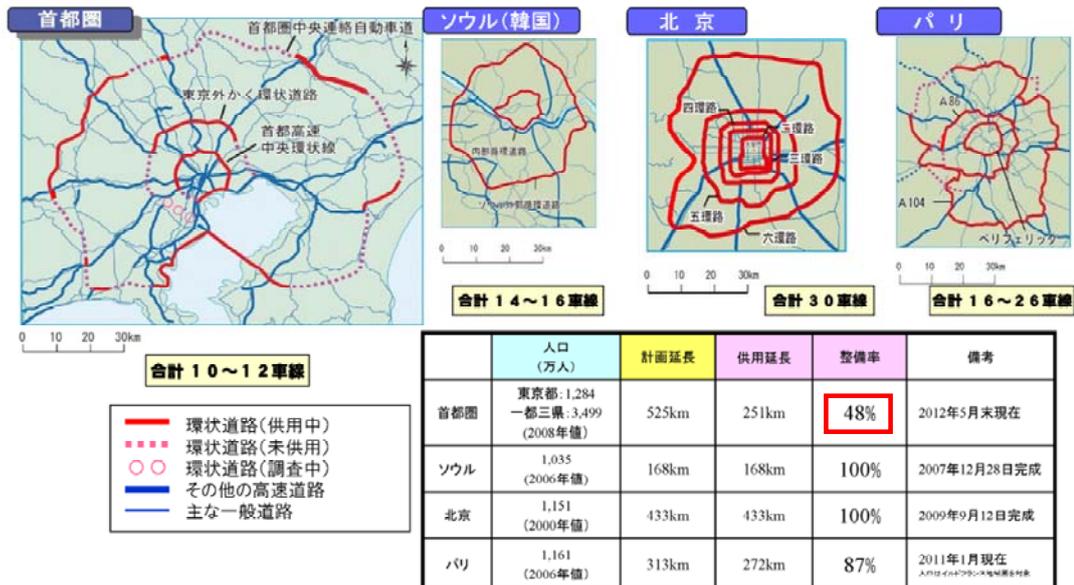
外環は、首都圏の3環状道路の一部となっており、関越自動車道と中央自動車道、東名高速道路を結ぶことで環状道路の整備進捗がまた一步進みます。



※開通時期については検討が必要

首都圏のネットワーク状況

我が国の首都圏における環状道路の整備率は48%で、他国と比較して遅れを取っています。



現況（高速道路の渋滞状況）

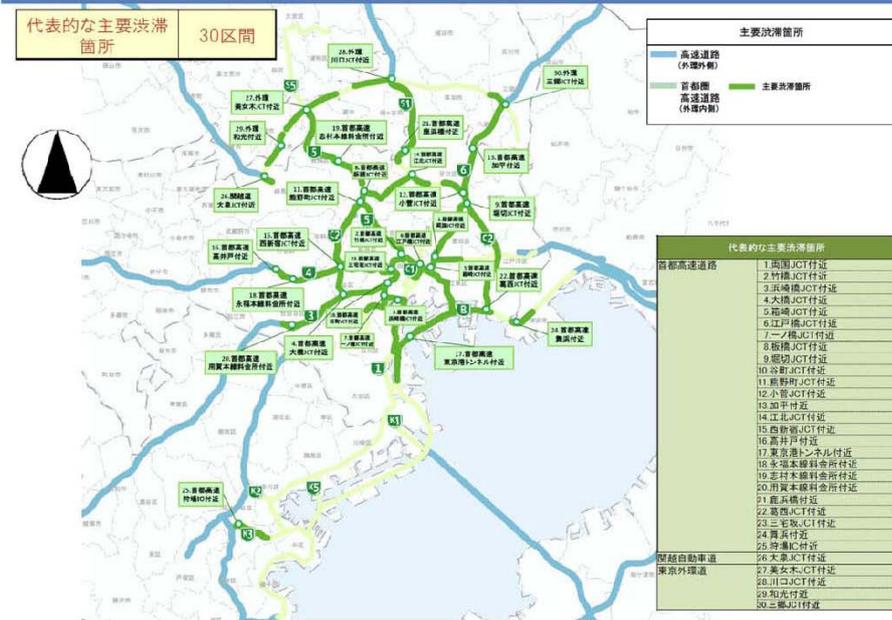
東京はいつも渋滞がひどいですよね。
物流や業務では、この時間のロスが損失を生んでいるんです！



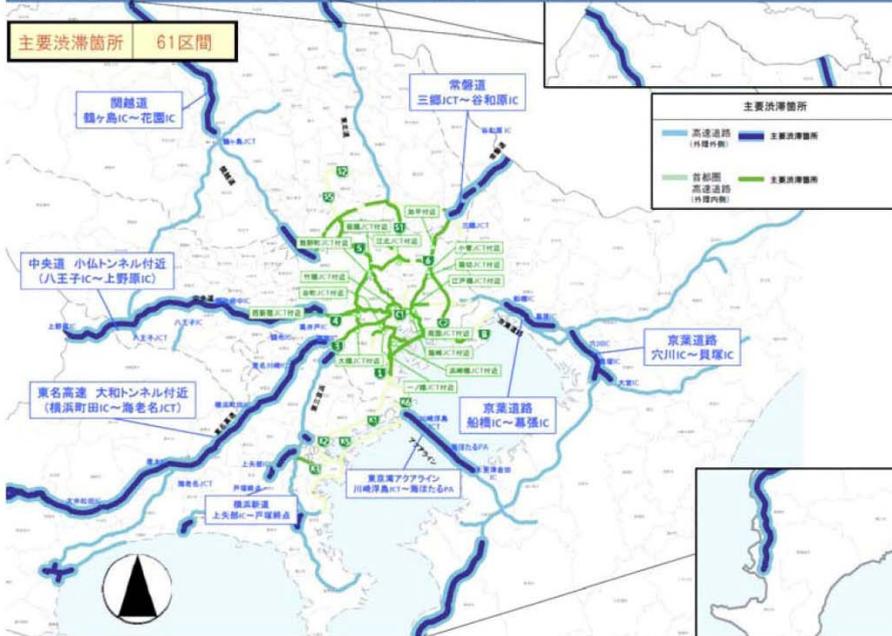
高速道路の渋滞状況

首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において、都内の首都高速のほぼ全区間が、平成24年度主要渋滞箇所を選定されています。

首都圏中心部高速道路(外環内側)の主要渋滞箇所



高速道路(外環外側 1都3県)の主要渋滞箇所



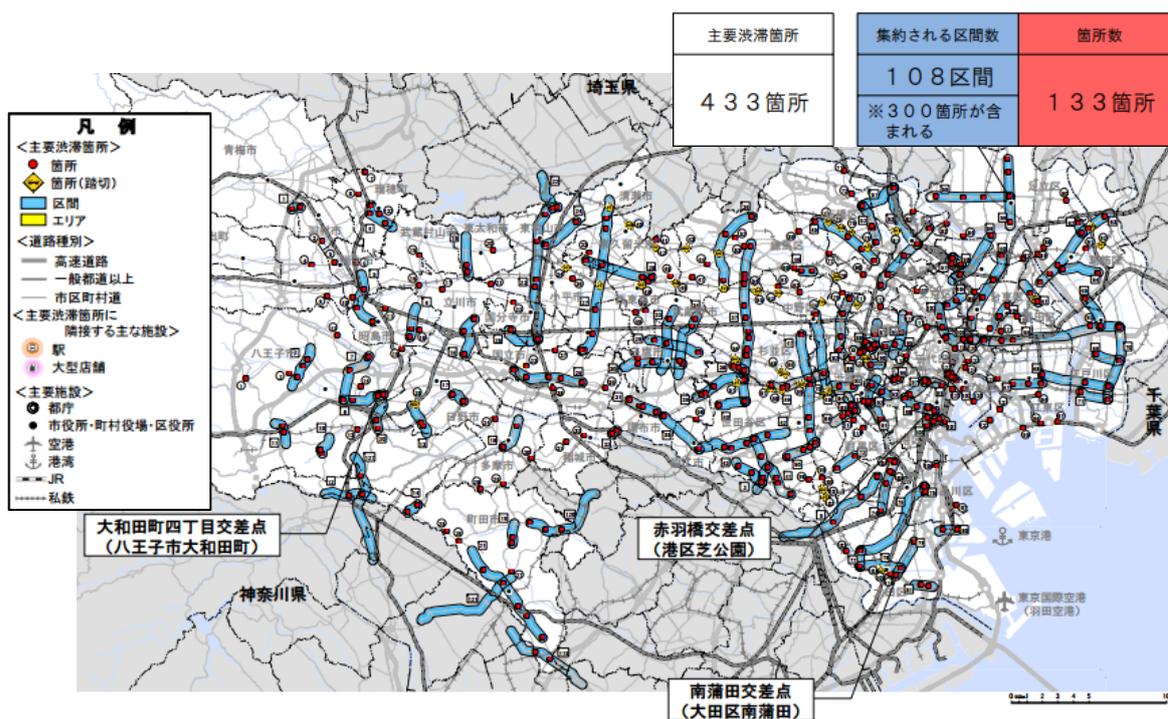
現況（一般道の渋滞状況）

東京は一般道も渋滞はひどいですよね
環状8号線や環状7号線が渋滞で動かないと荷物をお届けできなくて！



一般道の渋滞状況

東京都の主要渋滞箇所は433箇所存在し、そのうち300箇所は108区間に集約されます。



※東京都の主要渋滞箇所を示す。
※一般道とは高速道路以外の道路をさす。

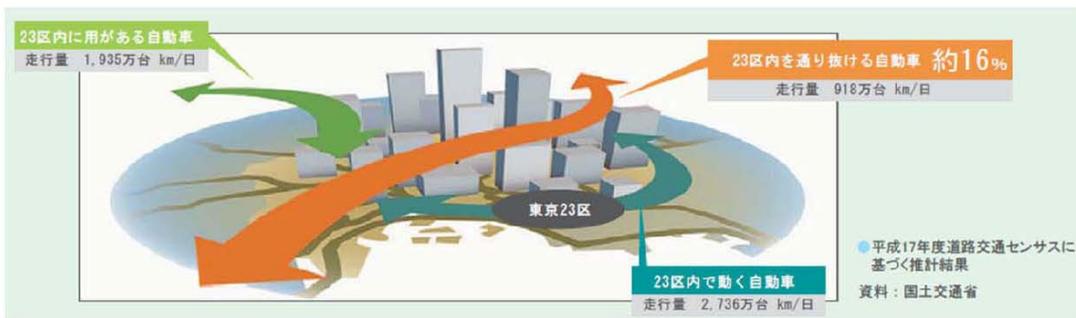
現況（通過交通）

東京を通過するときに迂回できる道が少ないですね
用の無い車は都心を通らない方法があればいいんですが…

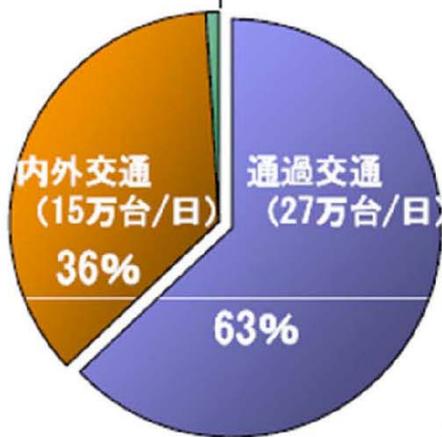


23区の通過交通

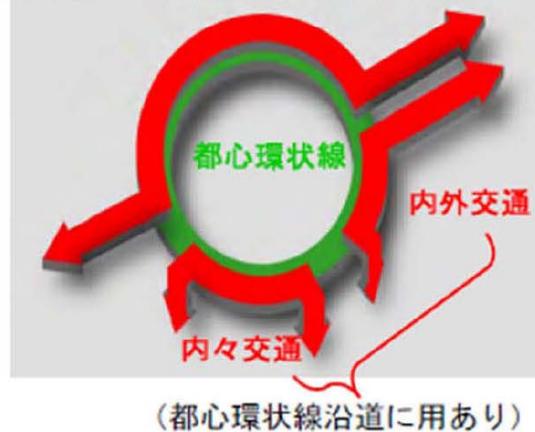
東京23区内を走行する交通のうち約16%が東京23区内に用のない交通です。
また、首都高速都心環状線を利用する交通の6割が都心環状線沿道に用のない通過交通です。



内々交通 (0.1万台/日)



通過交通 (都心環状線に用なし)



出典：首都高速道路交通起終点調査(H20年度)

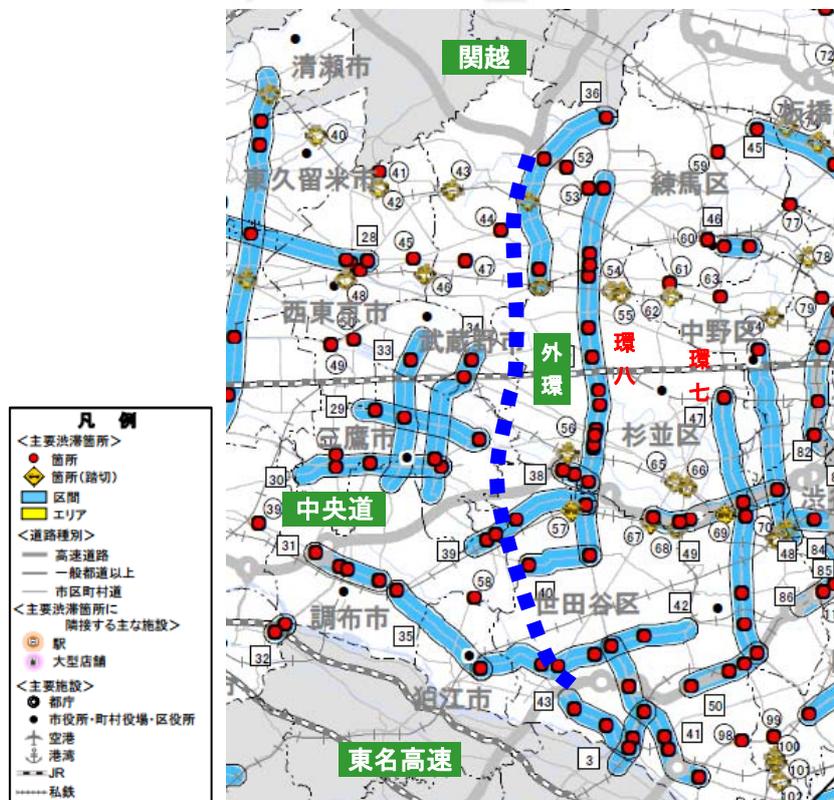
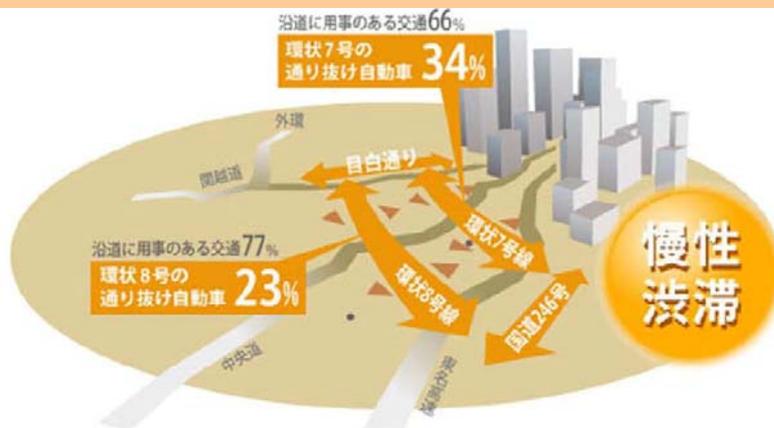
現況（環状8号線の交通特性）

東京を南北に通過するときは環状8号線に頼ってしまいます
こんなに渋滞もするし、できれば違う道で移動したいです



環状8号線の通過交通

環状8号線においては全交通量の2.3%が沿線に用いない通過交通であり、環状7号線においては3.4%が沿線に用いない通過交通です。このため、環状7号線、環状8号線では沿線に用いない通過交通と、沿線利用の内々、内外交通などが輻輳しており、主要渋滞箇所が多く存在しています。



資料：平成24年度首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（首都圏渋滞ボトルネック対策協議会）より作成
※外環沿線の一般道の主要渋滞箇所を示している。

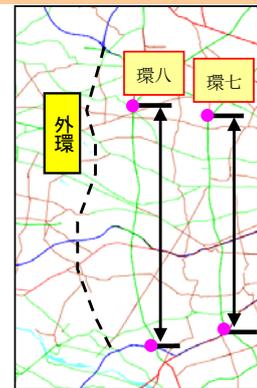
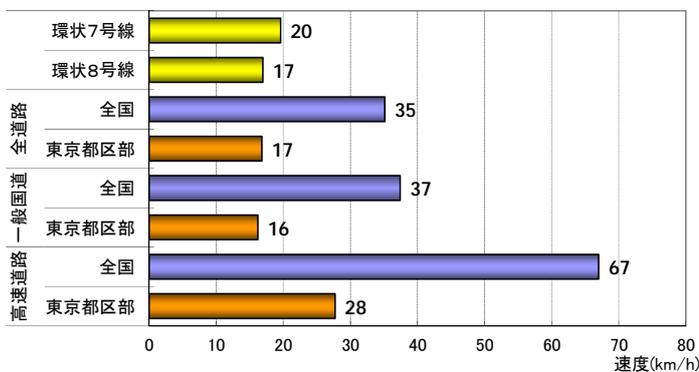
現況（速度）

全国と比べると東京はこんなに速度が遅いのですか！
首都圏はビジネスの拠点なんで改善して欲しいですね...



東京都の旅行速度

東京都区部の混雑時旅行速度は全国と比べて著しく低くなっています。また、外環（関越～東名）に並行する環状7号線、環状8号線の混雑時旅行速度は一般国道の全国平均と比較しても低くなっています。



全道路：高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、一般都道府県道（センサス対象道路）
 高速道路：高速自動車国道、都市高速道路
 ※環状8号線は環八南田中交差点～環八東名入口交差点の区間を対象とした
 ※環状7号線は都道442号線と環七通りの交差点～上馬交差点の区間を対象とした

沿線の旅行速度

資料：H22 道路交通センサス

外環（関越～東名）沿線は混雑時平均旅行速度 20 km/h 未満の道路が多く存在します。



資料：H22 道路交通センサス

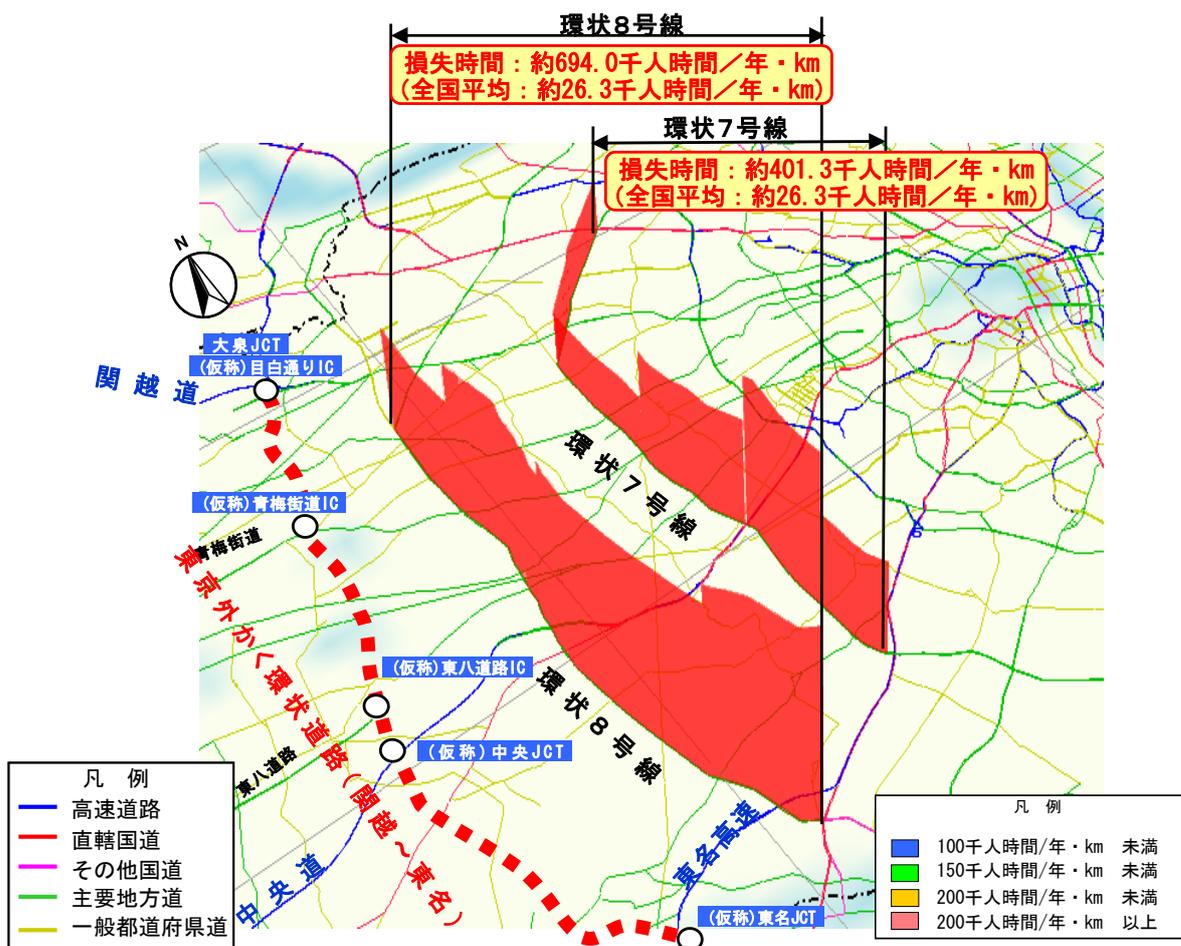
現況（損失時間）



環状8号線の渋滞は全国平均の26倍なんですか！
物流や業務の効率化のため、渋滞の解消を求めます！

並行する現道の損失時間

外環（関越～東名）に並行する環状7号線、環状8号線の損失時間は、全国平均の約1.5倍および約2.6倍と高く、渋滞が著しく発生しています。



出典：民間プローブデータ（平成21年度）

※図の値は、損失時間をkmあたりに換算した値

■外環（関越～東名）に並行する区間の損失時間

- ・環状8号線：約694.0千人時間/年・km（全国平均の約2.6倍）
- ・環状7号線：約401.3千人時間/年・km（全国平均の約1.5倍）

※全国平均値約26.3千人時間/年・km

※渋滞損失時間とは

基準となる旅行時間（基準旅行時間）から実際にかかった旅行時間の遅れ時間を渋滞損失時間と呼んでいる。
※現道とは現在、主として使用されている道路のことである。

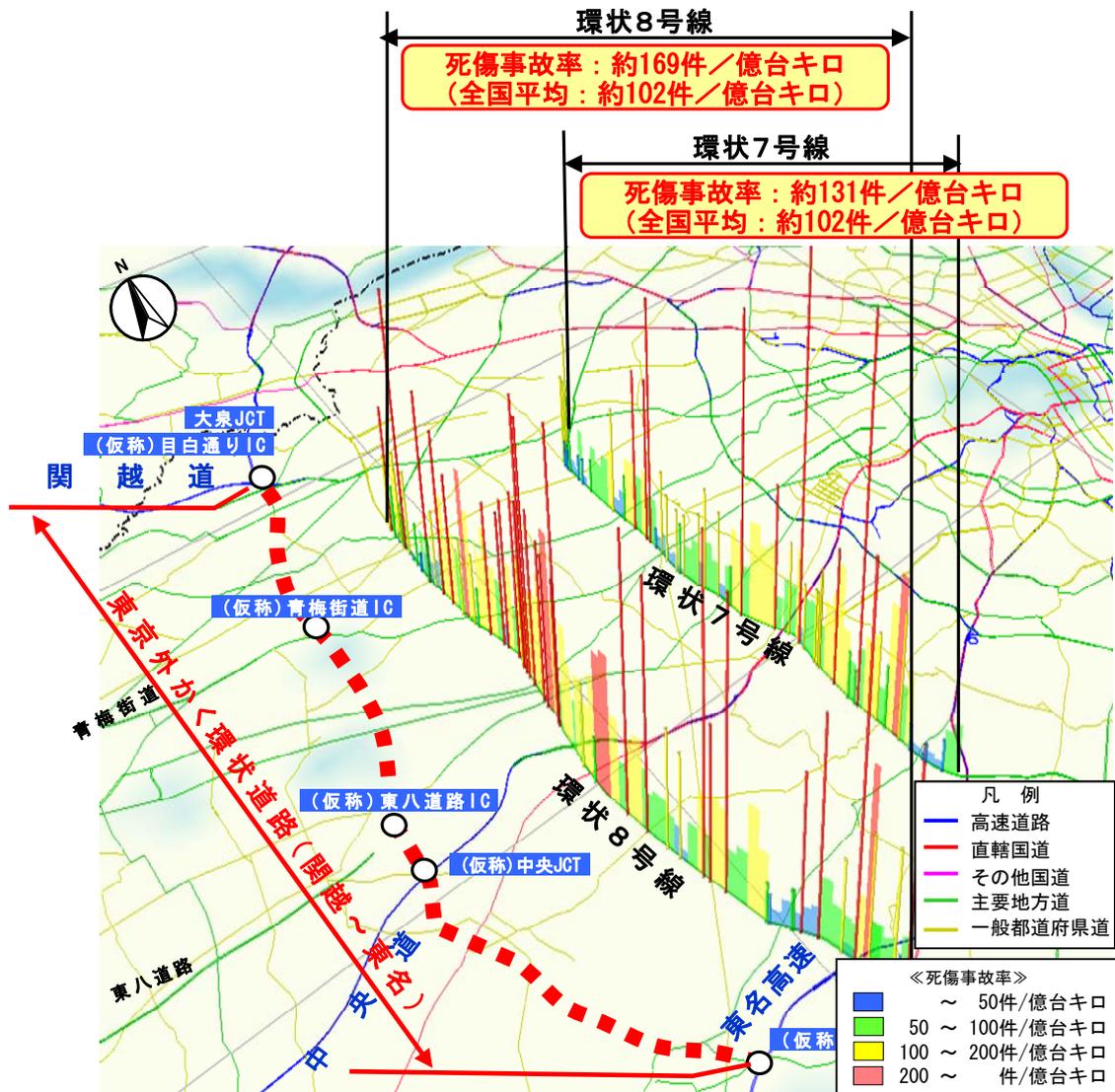
現況（事故）

環状8号線の事故がこんなに多いことは問題です！
物流活動では安全な走行が第一ですから



並行する現道の事故状況

外環(関越～東名)に並行する環状7号線、環状8号線の死傷事故率は、全国平均の約1.3倍～1.7倍となっています。



資料：交通事故統合分析データ（H19～H22）より作成

現況（防災）

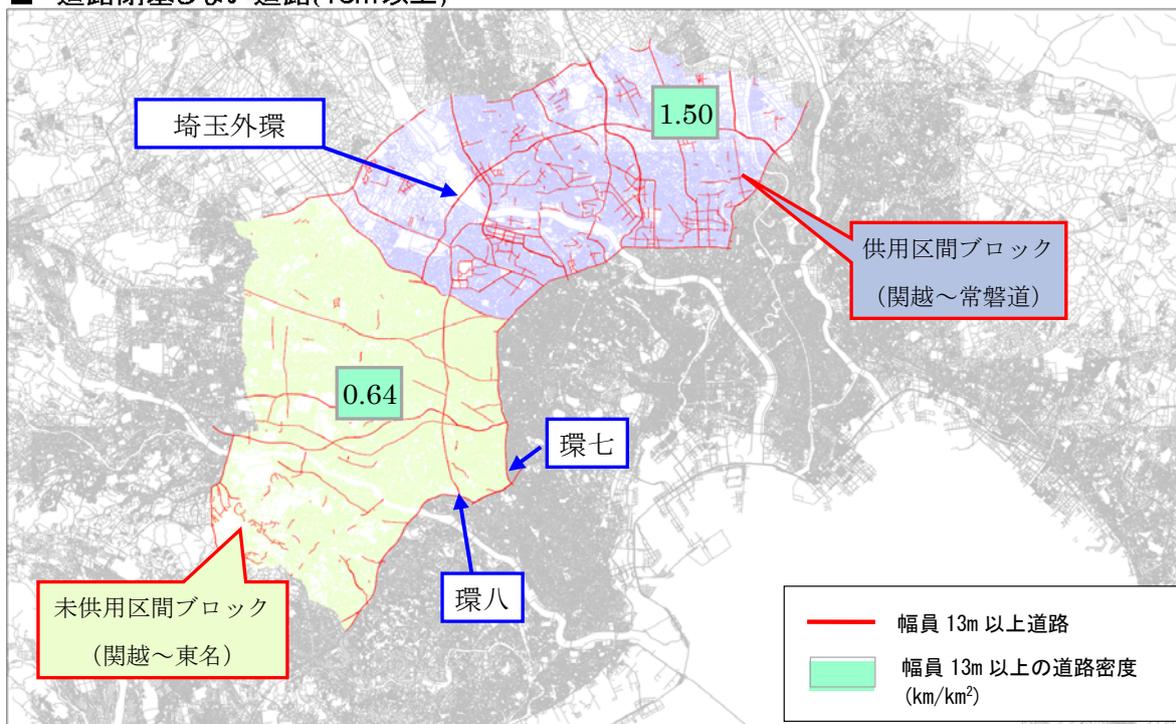
首都圏直下型地震の時は通行できる道路がこんなに減るんですね
これでは荷物どころか救援物資を運ぶのにもかなりの時間がかかりそうです



閉塞しない道路の割合

首都圏直下型地震が発生し、災害路（道路復員13m未満）が閉塞した場合、外環沿線地域の道路閉塞状況をブロック別で見ると、関越～東名間が最も少なく、0.64 km/km²となっています。また、環状道路でみた場合、環状8号線、環状7号線以外の環状道路はすべてミッシングリンクとなる可能性があります。

■ 道路閉塞しない道路(13m以上)



資料：DRM2203 データ、H17 道路交通センサスより作成

■ ブロック別閉塞状しない道路の割合

ブロック名	エリア面積 (km ²)	幅員 13m以上の道路総延長 (km)	幅員 13m 以上の道路密度 (km/km ²)
供用区間ブロック (関越～常磐道)	342.2 km ²	512 km	1.50 km/km ²
未供用区間ブロック (関越～東名)	365.0 km ²	234 km	0.64 km/km ²

※幅員 13mは、「首都圏直下地震による東京の被害想定」より細街路の閉塞設定を幅員 13mとしているためこれを参考としている

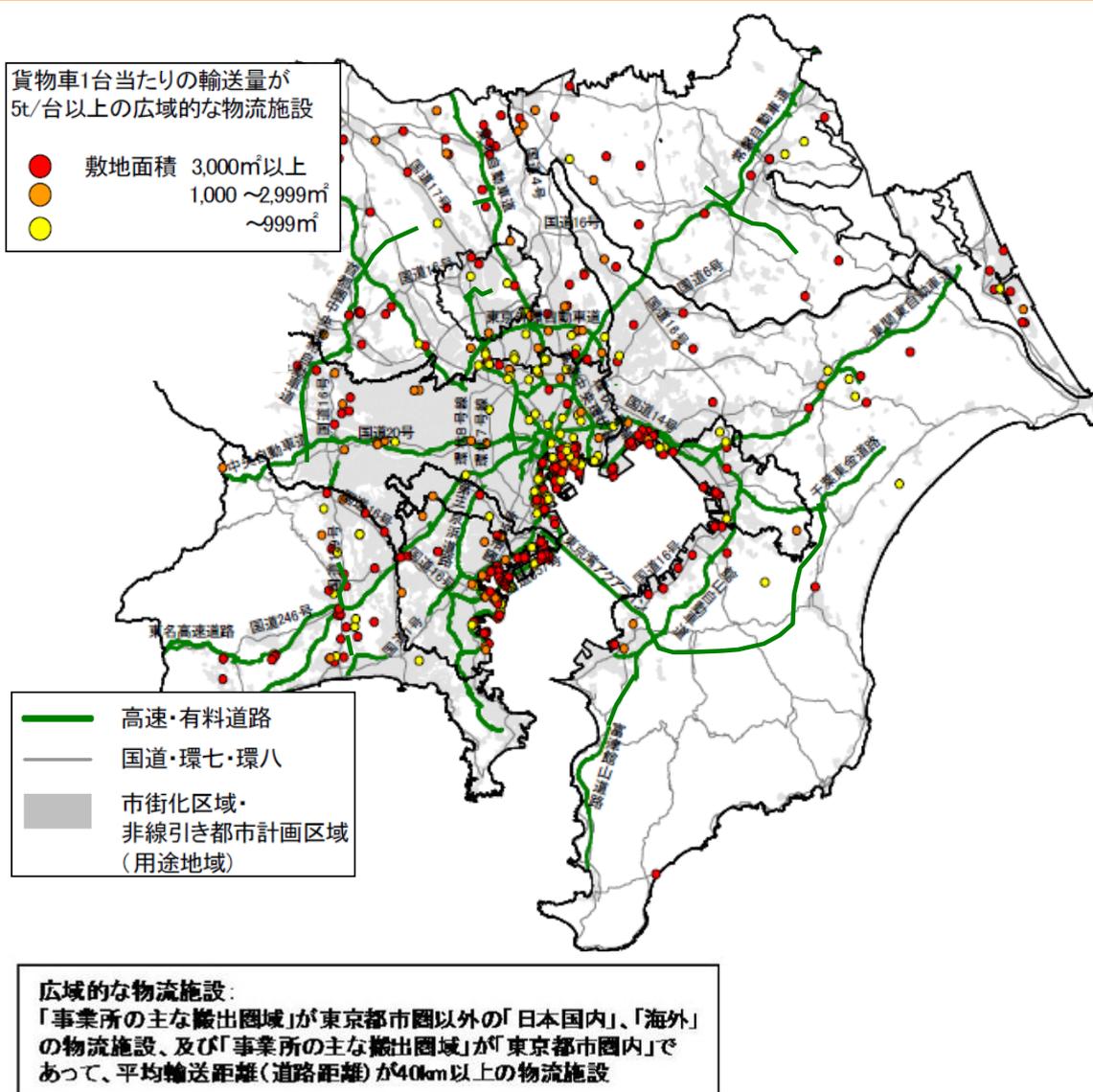
現況（物流）

首都圏の物流は日本経済の要です！
港や空港からの物流効率化が経済成長にも関係します



広域的な物流施設の立地状況

国際コンテナ戦略港湾である京浜港や、24時間国際拠点空港である羽田空港をはじめ、広域的な物流施設が集中しています。また、供用区間である埼玉外環沿線や放射軸である関越道、東北道、常磐道沿線においても物流施設が点在している状況です。



資料：第4回東京都市圏物資流動調査（平成15年度）

現況（物流）

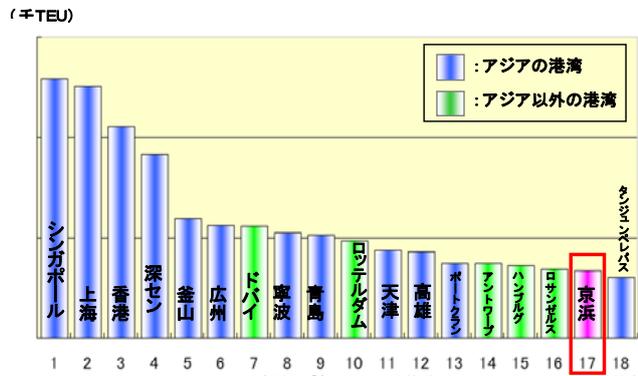
羽田空港と京浜港から入ってくる荷物は増え続けています
円滑な物資流動のためにも、貨物輸送の強化に期待します



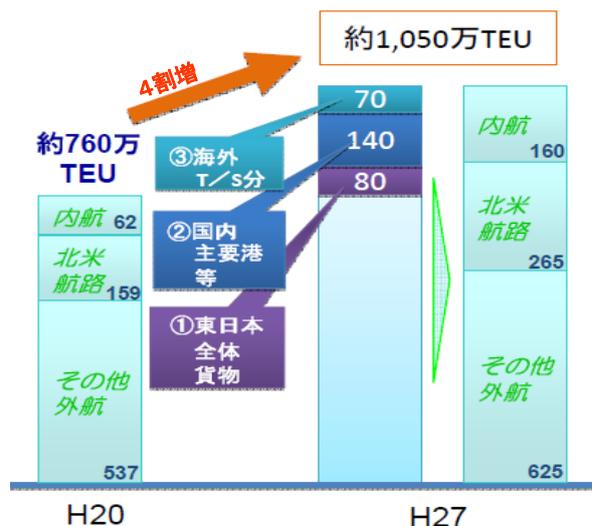
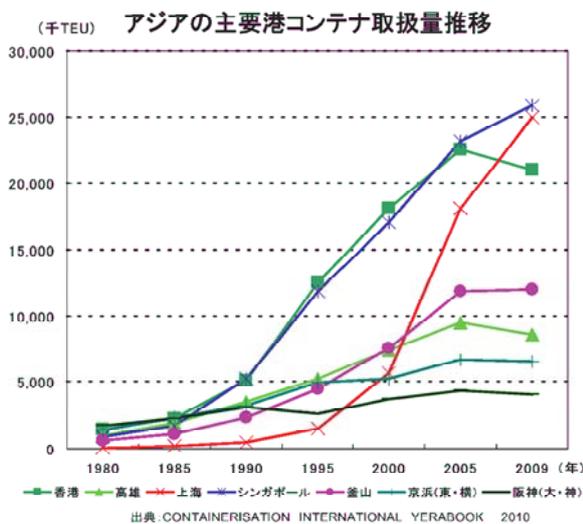
京浜港のコンテナ貨物取扱量

京浜港（東京港・横浜港・川崎港）の外資輸出入コンテナ取扱量は、全国シェアの約40%を占めています。

諸外国の港湾と比較した場合、アジアでは第12位、世界では第17位に位置しています。



資料：「貿易円滑化の推進について」関税・外国為替等審議会より作成
財務省関税局（H23. 4. 8）



整備効果（交通量）

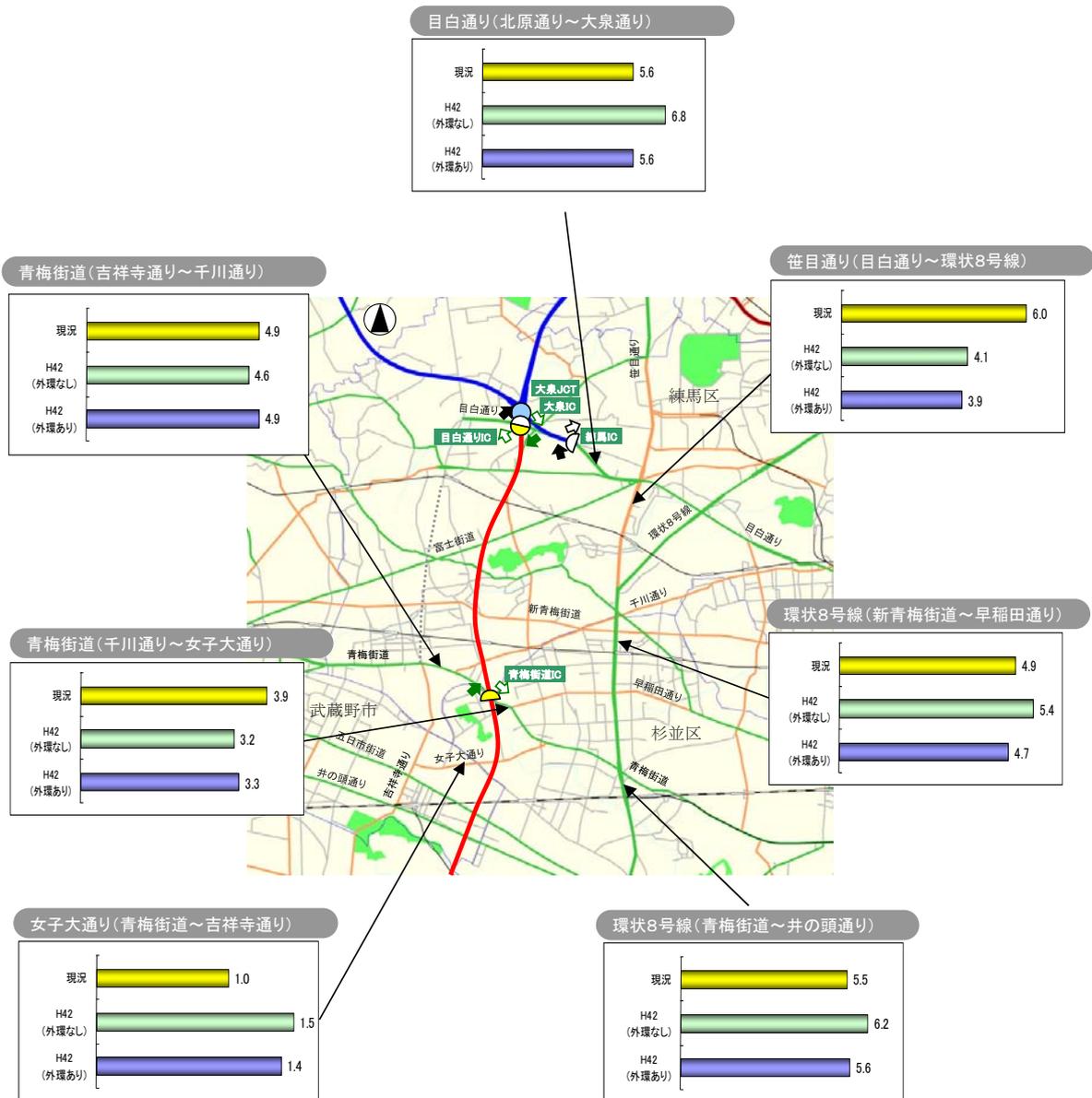
環状8号線(新青梅街道～早稲田通り)はこのままいくと将来は交通量が増えるんですね
でも、外環ができることで交通量を減らせるんですね



沿線地域の交通量の減少

外環(関越～東名)の整備より、練馬区、杉並区周辺では環状8号線、目白通り、笹目通りの交通量が減少します。

●練馬区・杉並区周辺



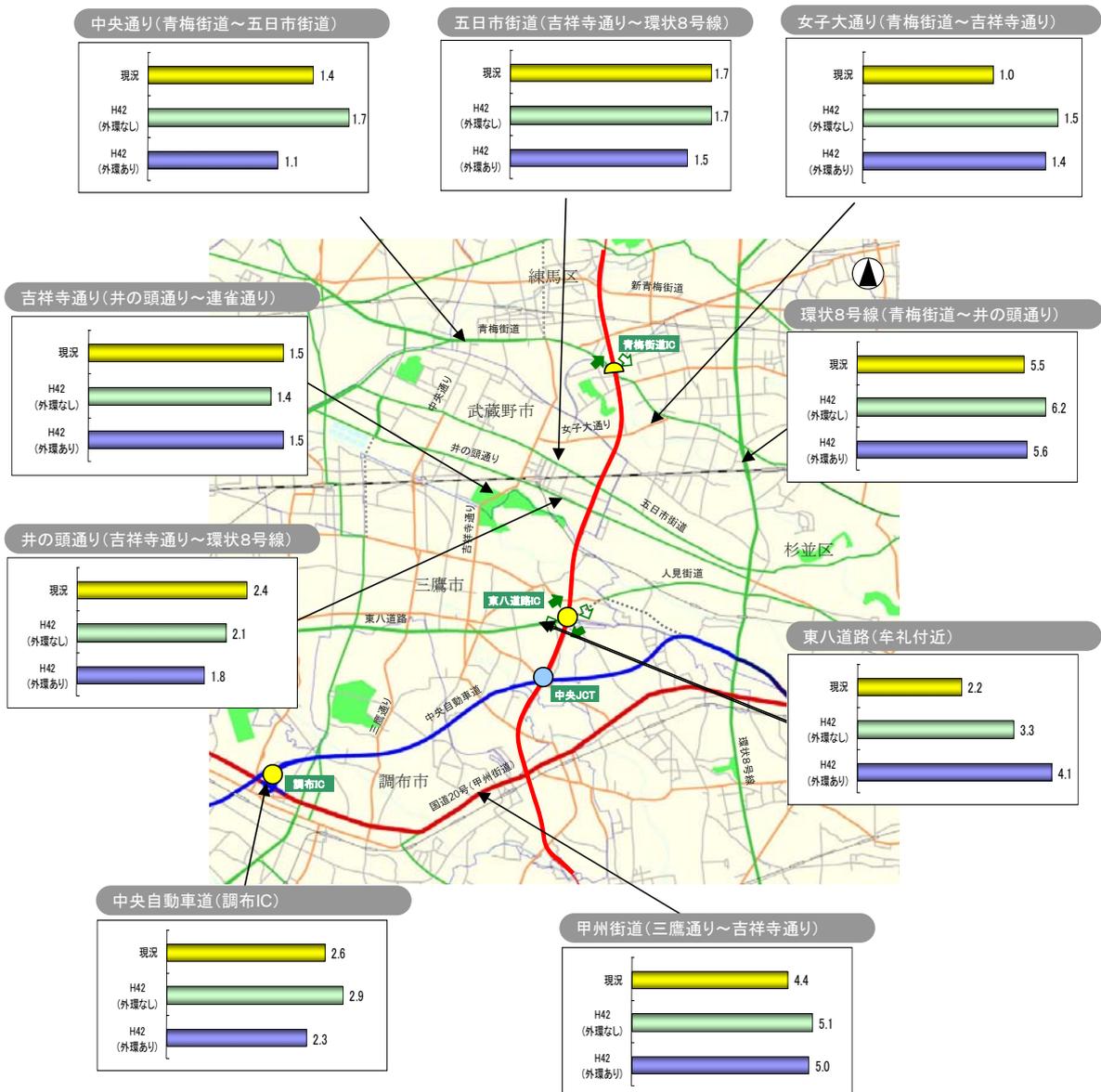
※単位は万台／日

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

整備効果（交通量）

外環(関越～東名)の整備により、武蔵野市、三鷹市、調布市周辺では環状8号線、中央通り、五日市街道、女子大通り、吉祥寺通り、井の頭通りの交通量が減少します。

●武蔵野市・三鷹市・調布市周辺



※単位は万台/日

※東八道路(当該箇所)については現況が2車線で、将来は4車線で推計しています。

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサ調査結果に基づく数値です。

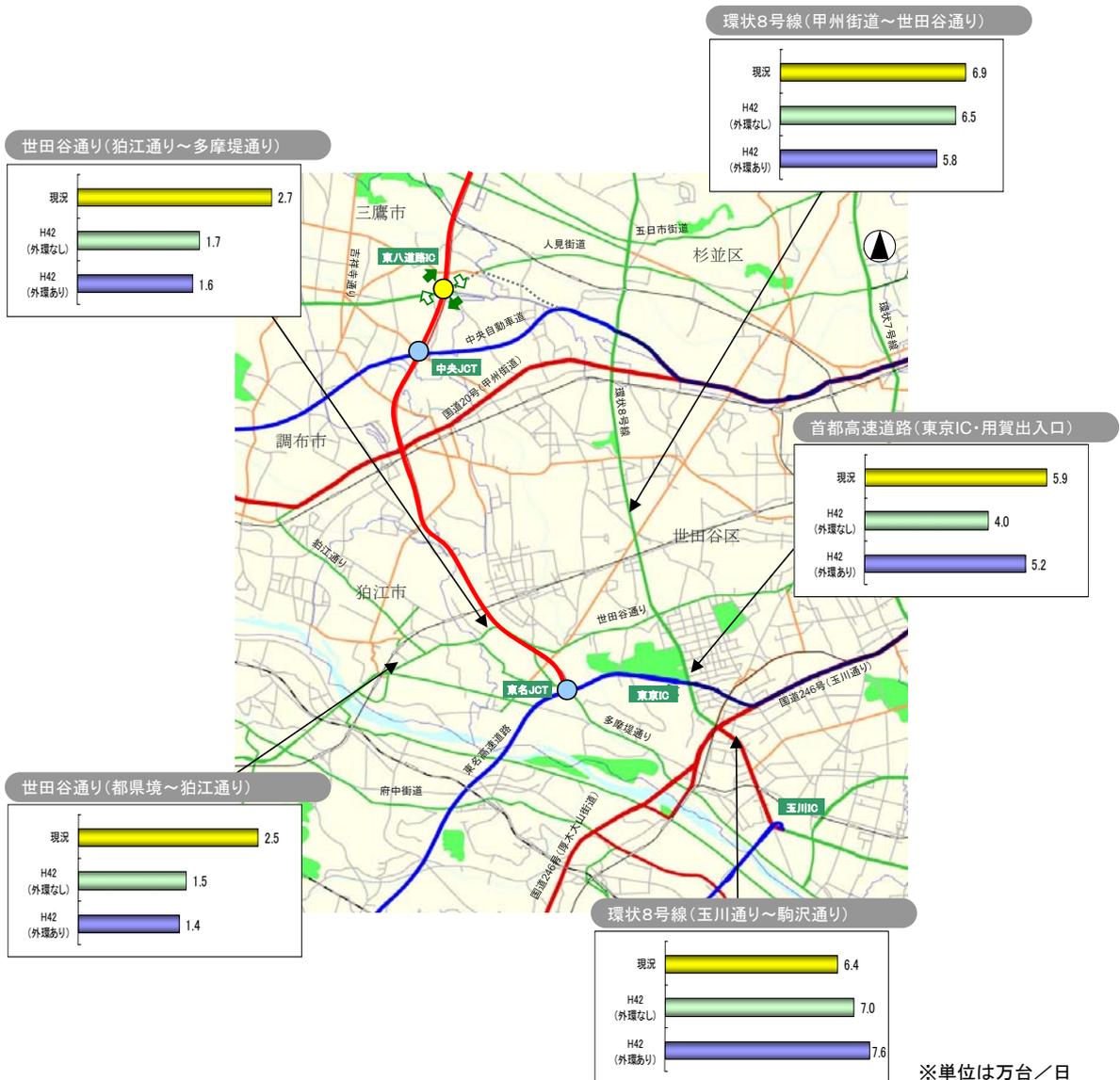
整備効果（交通量）

環状8号線(玉川通り～駒沢通り)みたいに、外環ができることで交通量が増える道路もあるんですね



外環(関越～東名)の整備により、狛江市、世田谷区周辺では環状8号線(甲州街道～世田谷通り)、世田谷通りの交通量が減少します。

● 狛江市・世田谷区周辺



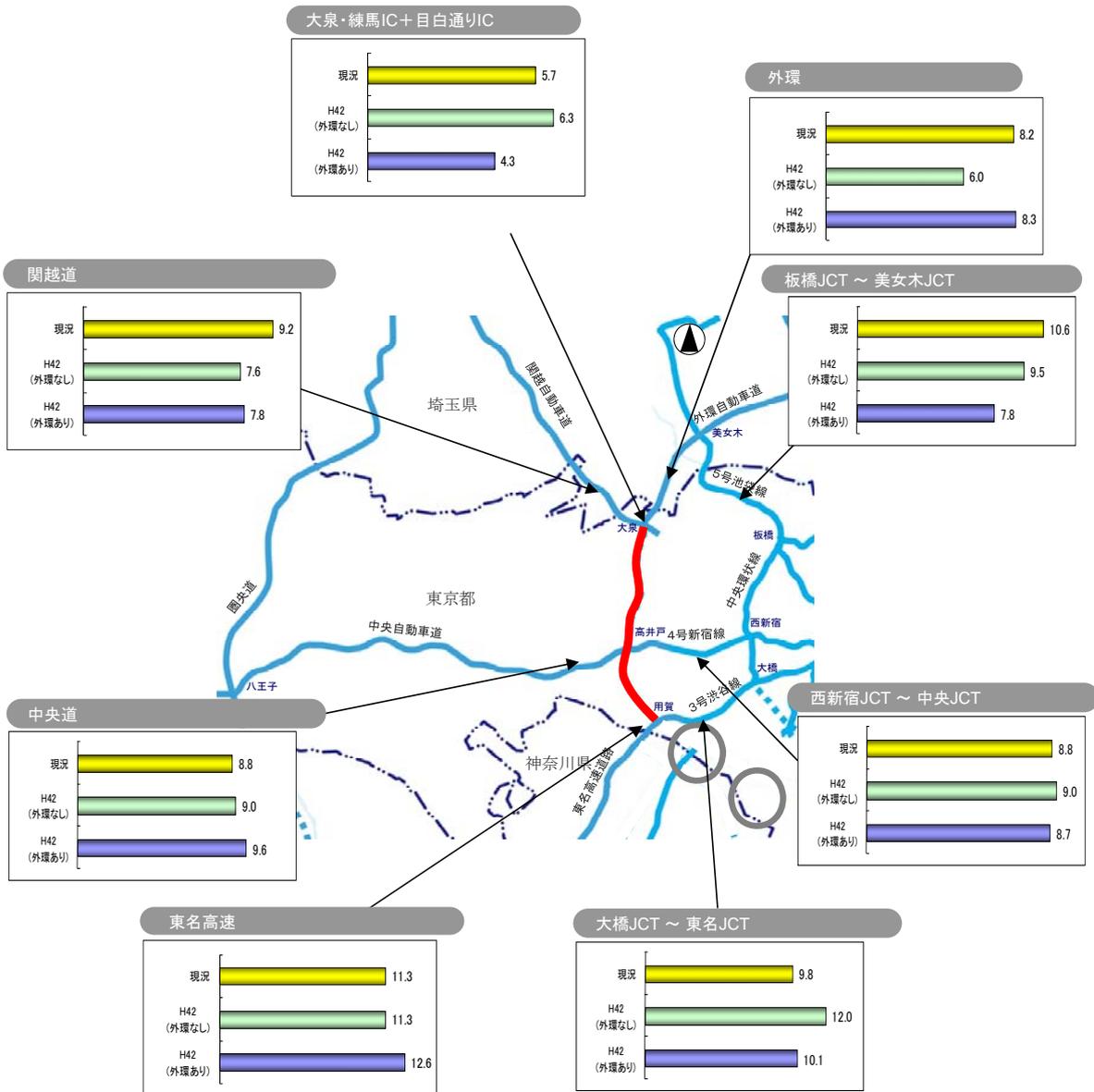
※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

整備効果（交通量）

外環ができれば首都高3～5号線は交通量が減るんですね
都心通過を回避できる環状道路の機能を発揮してますね



外環(関越～東名)の整備により、周辺的高速道路では3号渋谷線、4号渋谷線、5号池袋線の交通量が減少します。



※単位は万台／日

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサ調査結果に基づく数値です。

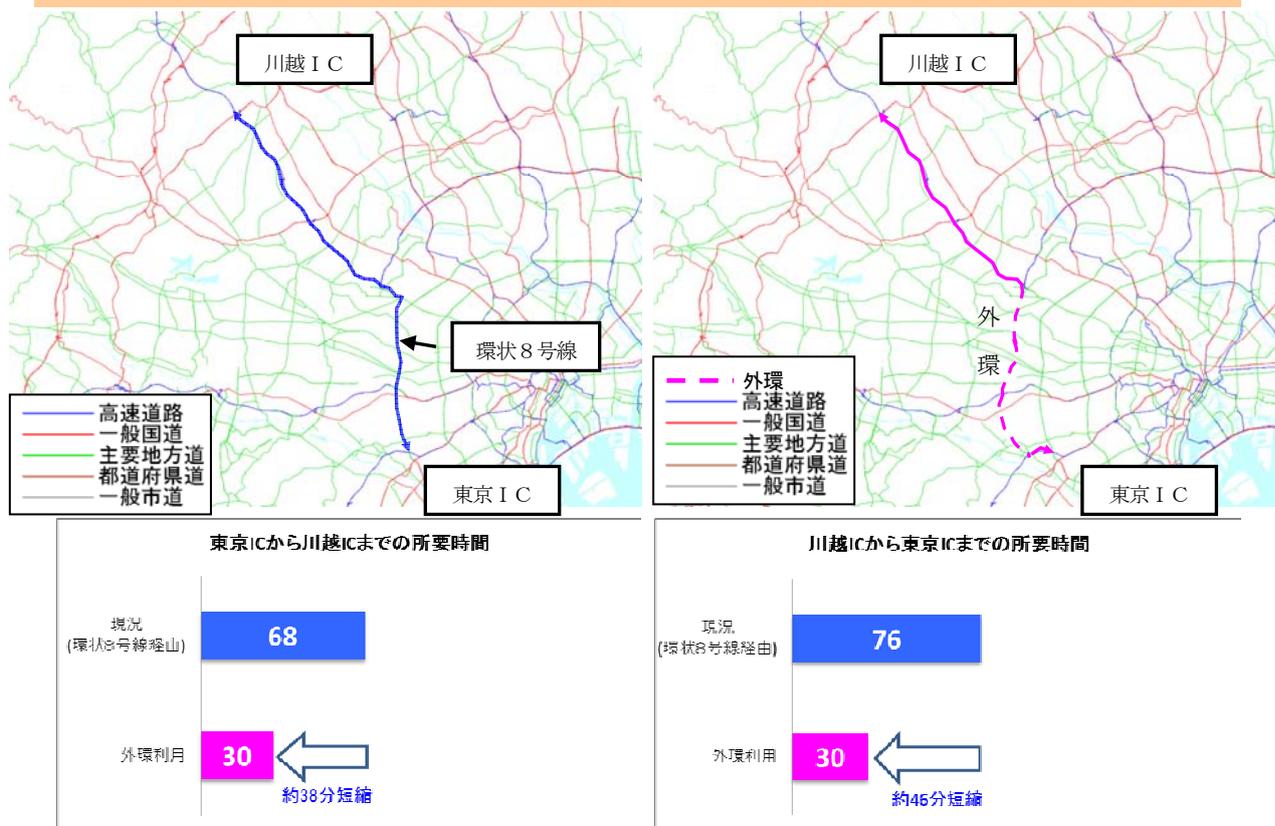
整備効果（時間短縮）

東名ICから川越ICまで40分
近く短縮されるんですね！
これなら物流の効率化が図れます



主要拠点間の時間短縮

外環（関越～東名）の整備により、主要ICから東名高速道路、関越道方面までの所要時間が大幅に短縮され、東京ICから川越IC間では約38～46分短縮されます。



資料：H22 道路交通センサス

※使用した速度：供用区間はH22センサスの12時間混雑時平均旅行速度（上り・下り）、外環（関越～東名）区間は設計速度である80km/h

整備効果（リダンダンシー）

高速道路が通行止めになったら大変です！
でも、環状道路があれば、より確実に到着できますね！



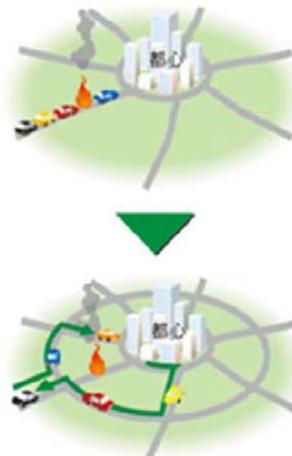
大規模災害時でも安定した緊急輸送道路を確保

首都高速道路で通行止めが発生した場合、外環（関越～東名）が代替路として迂回機能（リダンダンシー）を発揮します。



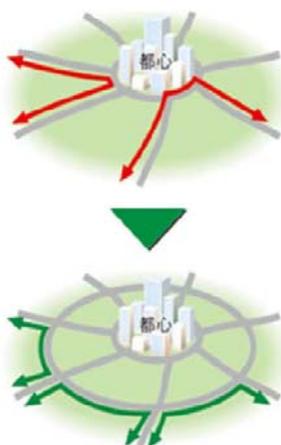
非常時の迂回機能

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



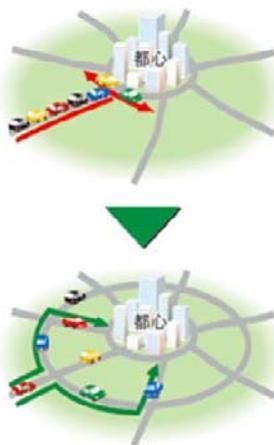
通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



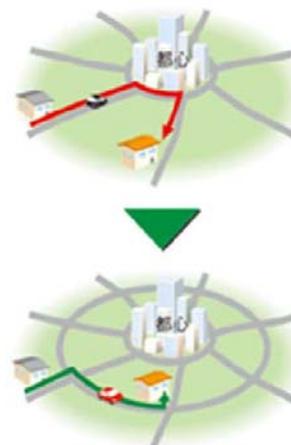
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



整備効果（経済・財政）

外環の総便益

外環（関越～東名）整備による走行時間短縮、走行経費縮減、交通事故減少の総便益は約2.4兆円です。

■費用便益分析の基本的な考え方

- 費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。
- 道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。
- 現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路事業投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。



- 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)
- 費用便益分析マニュアル(平成20年11月)に基づき算出

費用対効果（B/C）= 2.3

- ※1 走行時間短縮便益：道路の整備・改良により減じた走行時間に時間価値原単位を乗じた合計額
- ※2 走行経費減少便益：道路の整備・改良により走行条件が改善され費用が低下する燃料費、油脂類、タイヤ・チューブ類、車両整備費、車両償却費等の合計額
- ※3 交通事故減少便益：道路の整備・改良により減じた運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額等の合計額

3-3. 事業再評価資料

(1) 事業評価の流れ

外環（関越～東名）

事業化：平成 21 年度

再評価要件：新規事業採択後、5 年継続

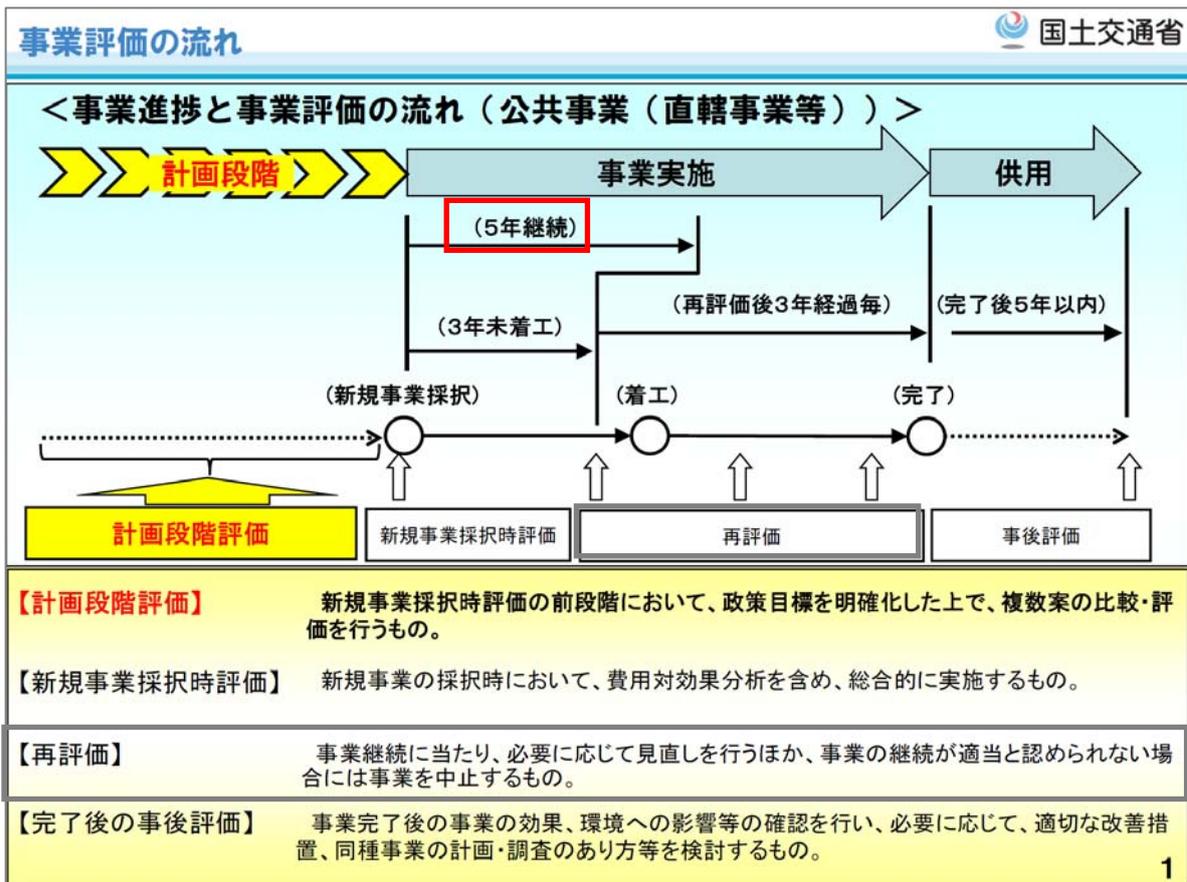


図 再評価の流れ

(2) 事業評価委員会資料 (案)

資料 ● — ● — ●
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成25年度第●回)

(再評価)

東京外かく環状道路 (関越～東名)

平成25年●月●日

国土交通省 関東地方整備局

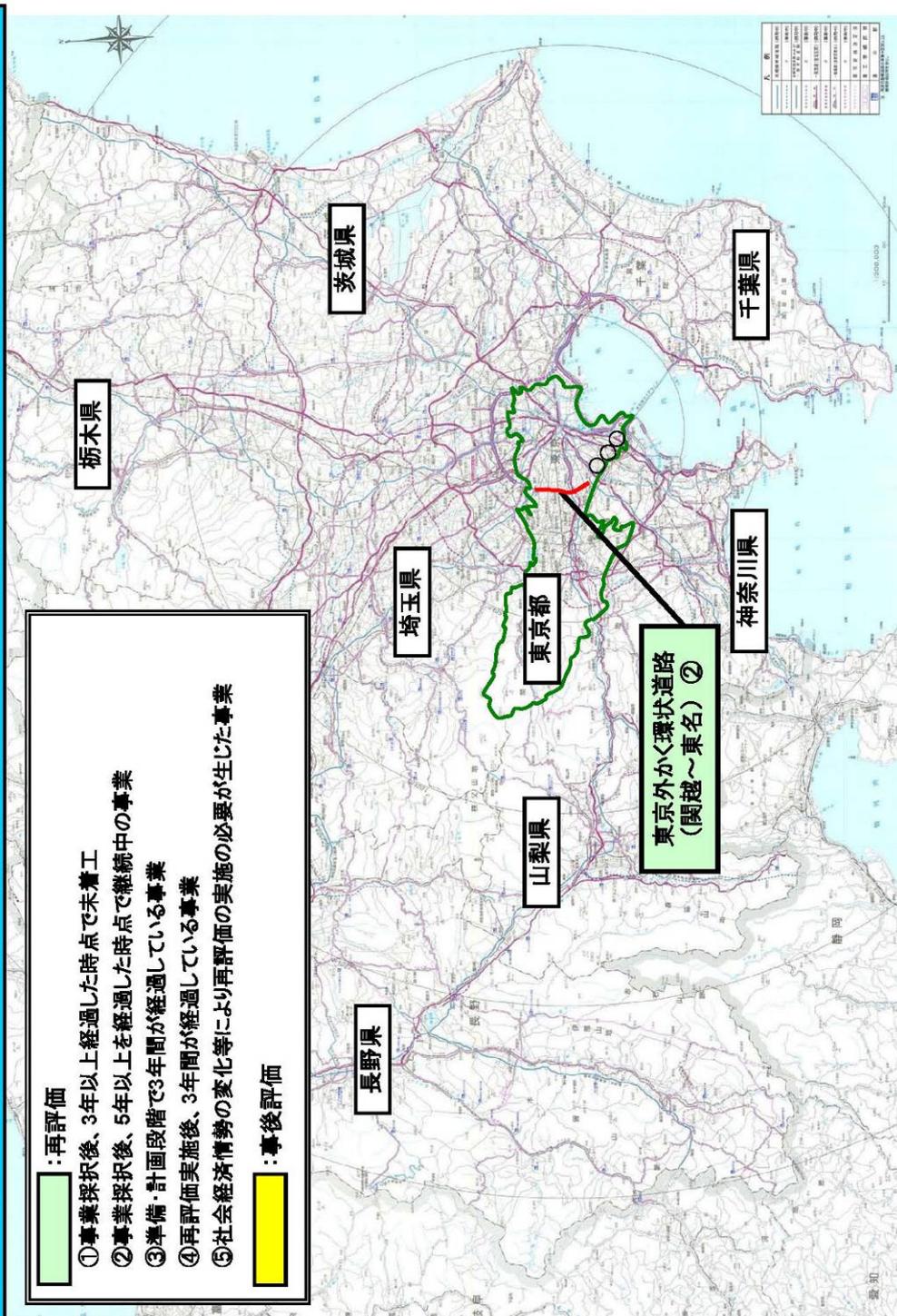
東日本高速道路株式会社

中日本高速道路株式会社

目次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業の経緯と周辺状況	5
4. 事業の必要性に関する視点	8
5. 費用対効果	17
6. 事業進捗の見込みの視点	19
7. 今後の対応方針（原案）	20

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

(1) 首都圏3環状道路の概要

首都圏



- 環状道路(供用中)
- ⋯ 環状道路(未供用)
- ⊖ 環状道路(調査中)
- 其他の高速道路
- 主な一般道路

・首都圏3環状道路は都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中枢にあたる首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。

○首都高速中央環状線(中央環状線)

◆都心から約8km、延長約47km

○東京外かく環状道路(外環道)

◆都心から約15km、延長約85km

○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

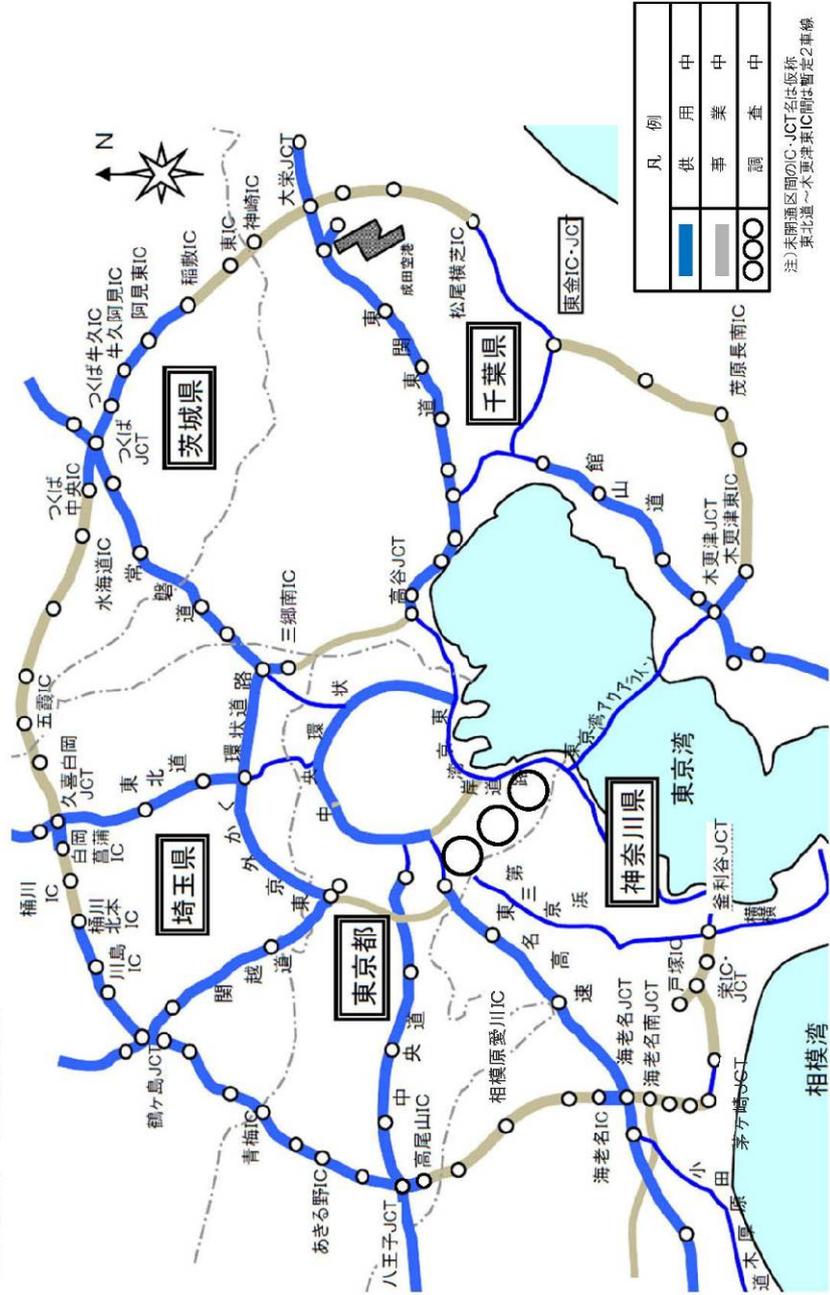
◆都心から半径約40～60km
延長約300km

2. 事業の目的と計画の概要

(2) 東京外かく環状道路の整備状況

・延長約85kmのうち、これまでに約34kmが開通済。

【首都圏3環状道路の整備状況】



2. 事業の目的と計画の概要

(3) 東京外かく環状道路(関越～東名)
(以下、外環(関越～東名))の目的と概要

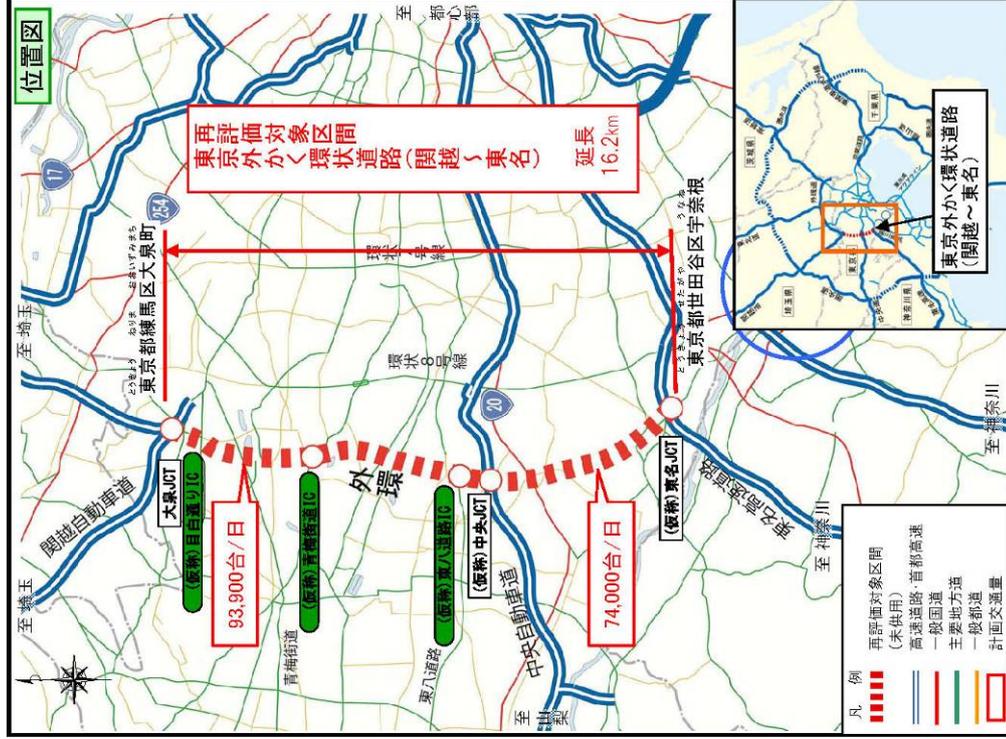
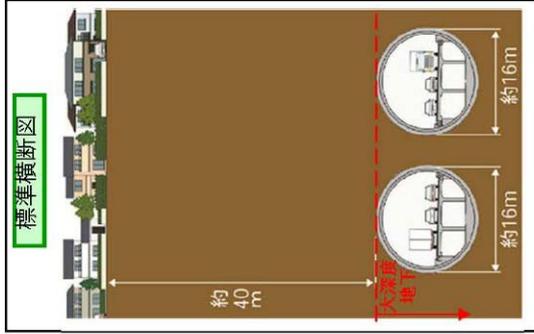
<目的>

- ・首都圏の慢性的な渋滞の緩和
- ・沿道環境の改善
- ・周辺的生活道路の安全性の向上

<計画の概要>

区 間： 自) 東京都練馬区大泉町
至) 東京都世田谷区宇奈根

計画延長： 16.2 km
幅員： 40.0 m
道路規格： 第2種第1級
設計速度： 80 km/h
車線数： 6車線
事業化： 平成21年度
事業費： 約●●●億円
計画交通量： 74,000
～93,900 (台/日)
※H22年度業務での値

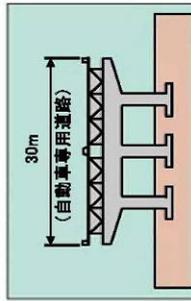


※H22年度業務は、22G東京地区他道路整備計画(検計業務(東京外かく環状道路(関越～東名)より

3. 事業の経緯と周辺の状況

(1) 事業の経緯

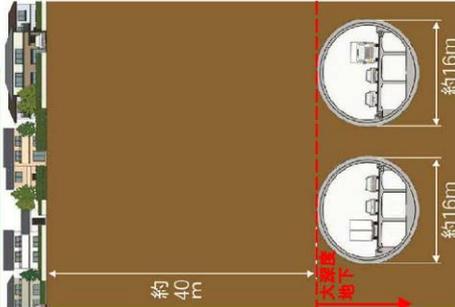
当初の都市計画(S41)



都市計画決定【当初】
高架構造で計画



変更後の都市計画(H19)



都市計画決定【変更】
地上部への影響を小さくするため、極力大深度地下を活用

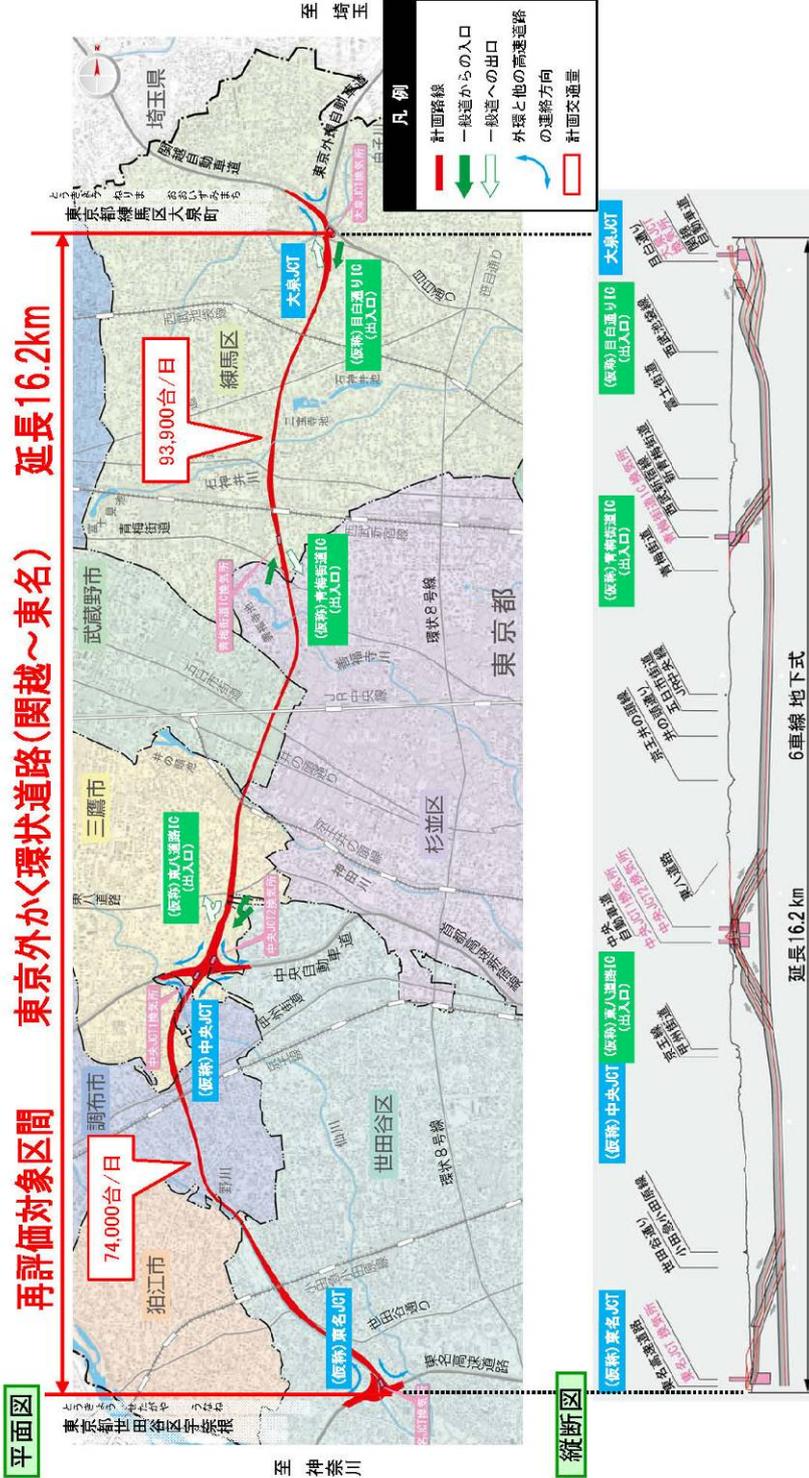
昭和41年 7月	都市計画決定(高架方式)
昭和45年 10月	建設大臣による、いわゆる凍結発言
平成13年 4月	現計画を地下構造に変更する「計画のたたき台」を公表
平成15年 3月	「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針」を公表
平成17年 9月	「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)についての考え方」を公表
平成19年 1月	「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく事業間調整を実施
平成19年 4月	都市計画変更決定(地下方式)
平成19年 12月	第3回国土開発幹線自動車道建設会議開催(基本計画策定について審議) 基本計画決定
平成21年 4月	第4回国土開発幹線自動車道建設会議開催(整備計画策定について審議)
平成21年 4月	「対応の方針」とりまとめ
平成21年 5月	整備計画決定、事業化

3. 事業の経緯と周辺の状況

(1) 事業の経緯

- 昭和41年 7月 : 都市計画変更決定(高架式)
- 平成19年 4月 : 都市計画変更決定(地下方式)
- 平成21年 5月 : 事業化

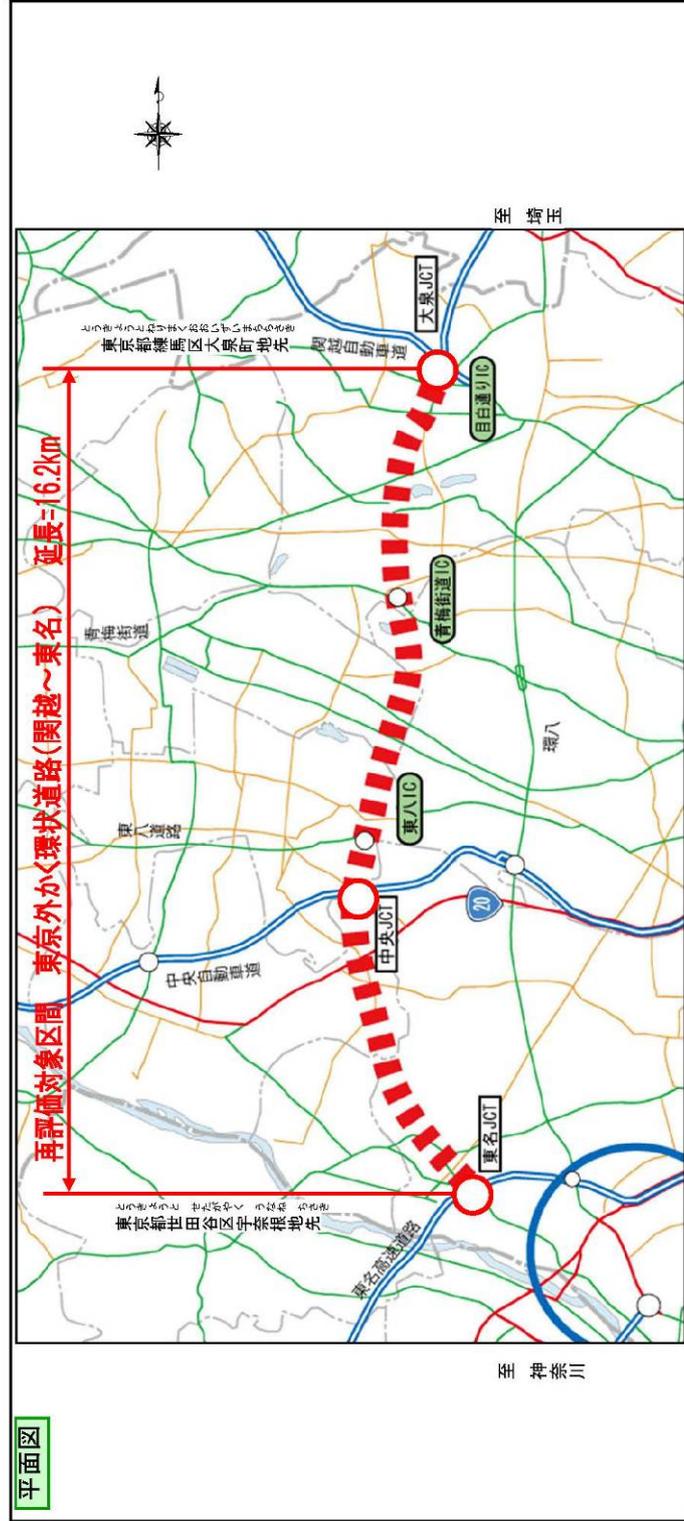
○平成22年度 : 用地着手



3. 事業の経緯と周辺の状況

(2) 周辺の状況

- ・外環(関越～東名)は、ほぼ全域に市街地が形成されており、駅周辺に中高層高密度市街地が形成され、その周囲に低層高密度市街地が多く分布している。
- ・関越自動車道と接続し、基本的に地下構造により市街地を通過し、東名高速道路へ接続している。

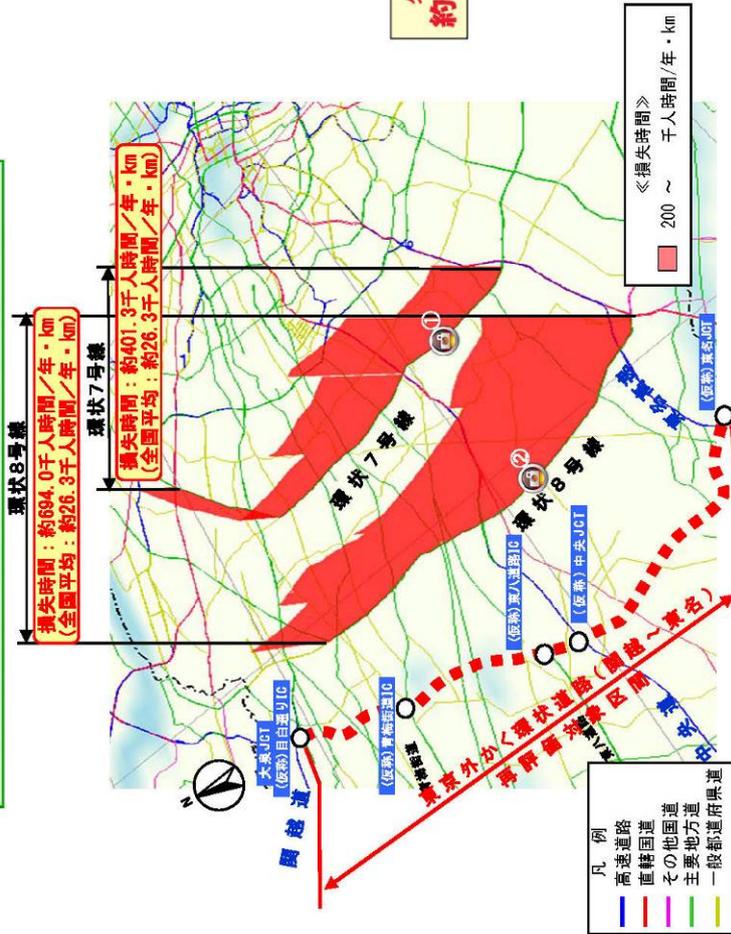


4. 事業の必要性に関する視点

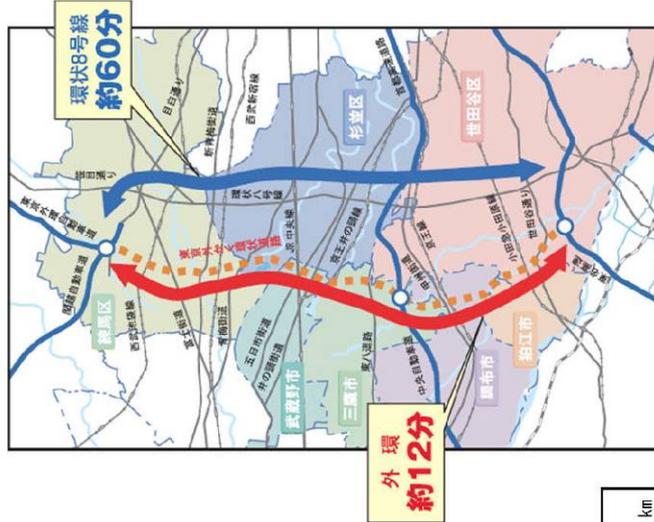
(1) 首都圏の周辺道路の渋滞状況

- ・外環(関越～東名)に並行する環状8号線、環状7号線の損失時間は、それぞれ全国平均の約26倍、約15倍と高い状況。
- ・外環(関越～東名)の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。
- ・これにより、都心を通過する交通の流入を抑制し、交通渋滞の緩和が見込まれる。

並行する環状8号線、環状7号線の渋滞発生状況



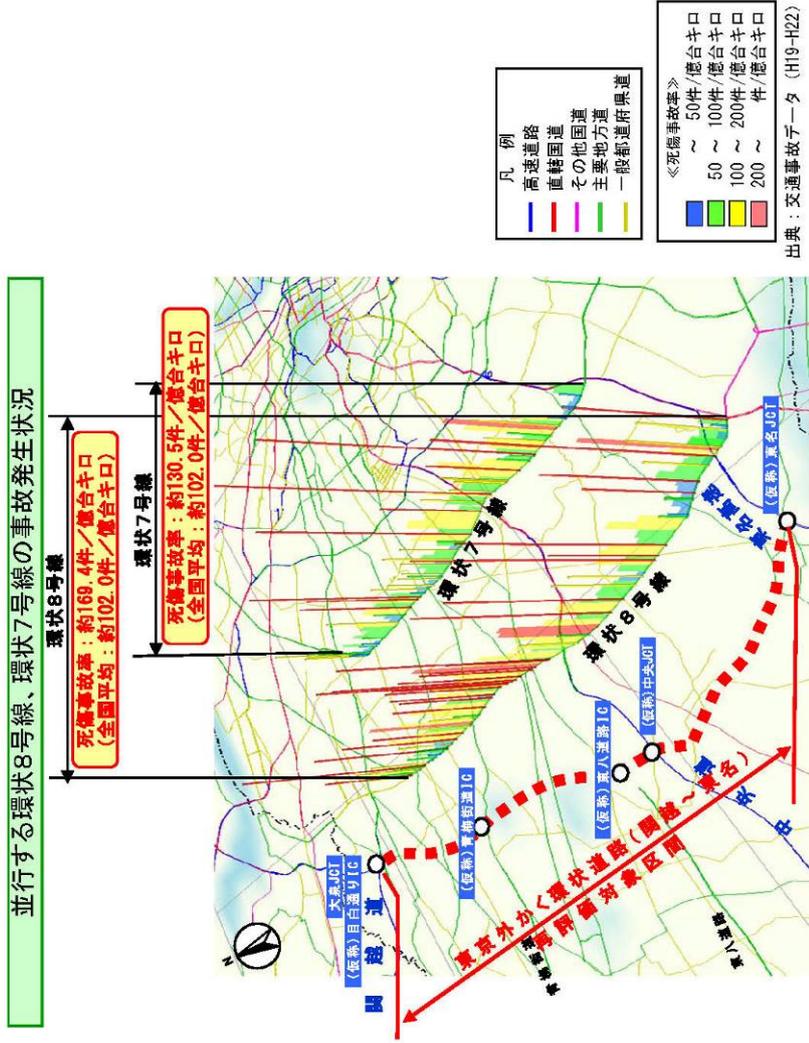
所要時間の短縮



4. 事業の必要性に関する視点

(2) 周辺道路の交通事故状況

- ・外環(関越～東名)に並行する環状8号線の平均死傷事故率は、169.4件/億台キロであり、環状7号線の平均死傷事故率は、130.5件/億台キロであり、全国平均の死傷事故率を上回る。
- ・外環(関越～東名)の整備により、環状8号線などを利用していた通過交通が外環に転換されることが期待される。

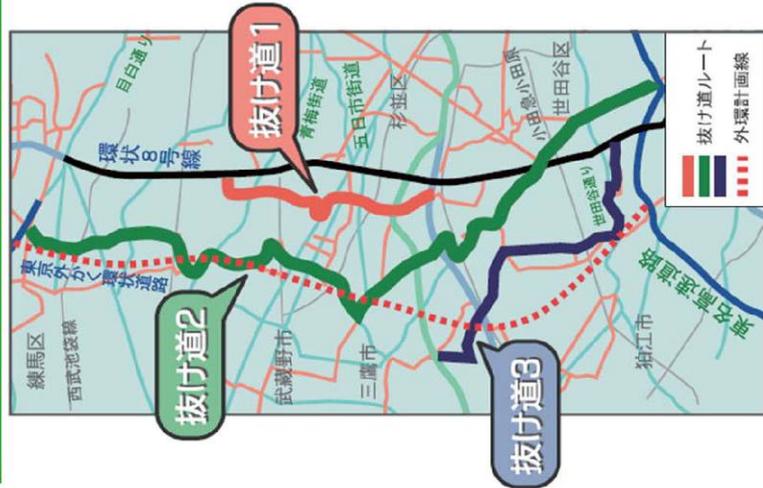


4. 事業の必要性に関する視点

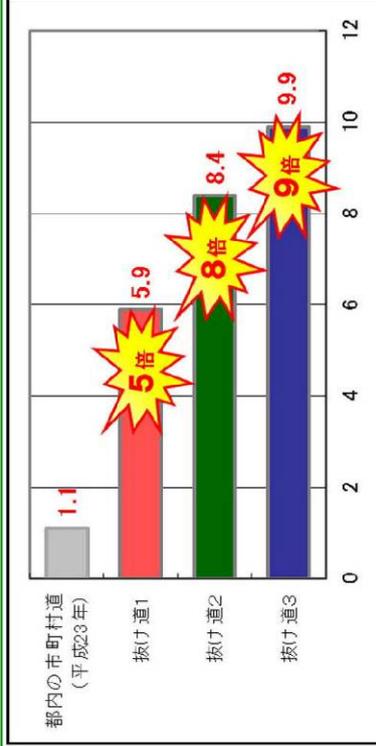
(3) 周辺の生活道路の安全性の向上

- ・環状8号線に並行する生活道路は抜け道として利用されており、交通事故の発生率が都内の市区町村道平均の約5～9倍と高い状況。
- ・外環(関越～東名)の整備により、生活道路等の交通量が転換し、生活道路の交通事故減少が見込まれる。

周辺の主な抜け道



生活道路における交通事故の発生率(件/km・年)



資料:「交通事故発生マップ」警視庁HP 平成24年
 「交通事故統計年報」財団法人交通事故統計分析センター 平成23年版
 「道路統計年報」国土交通省 平成24年

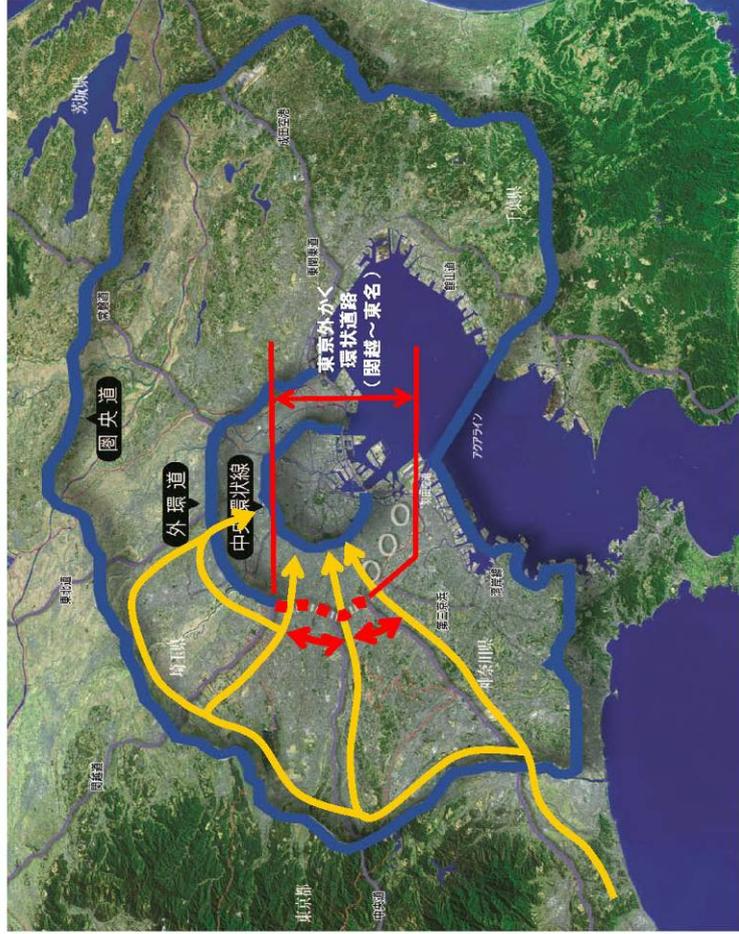


4. 事業の必要性に関する視点

(4) 外環のミッシングリンク(ルート数の増加)

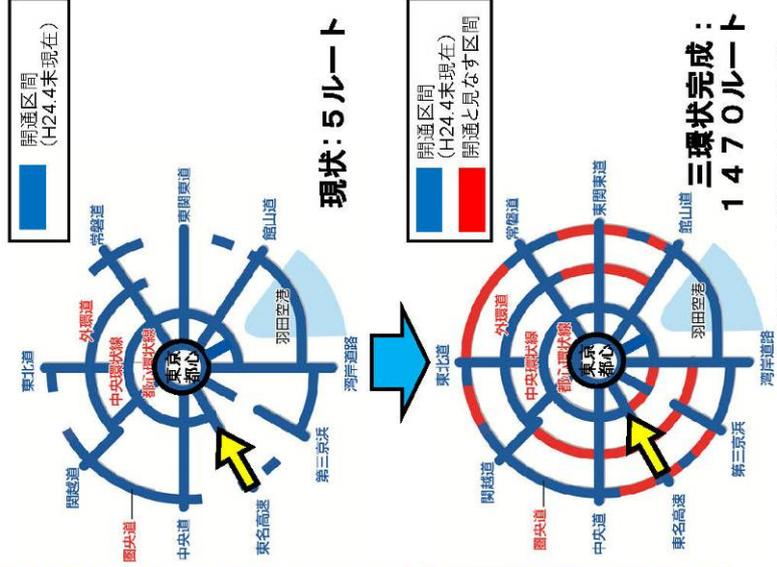
・外環(関越～東名)の整備により環状道路のネットワークが強化され、複数の経路選択が可能。

■ 外環(関越～東名)整備による利用可能経路の増加



※外環(関越～東名)供用後を想定した供用状況

■ 東名高速から東京都心へ至るパターン(試算)



出典: 高速道路のあり方検討有識者委員会資料 11

4. 事業の必要性に関する視点

(5) 災害時のリダンダンシーの確保

・災害や事故などにより道路ネットワークの一部区間が不通になっても、外環(関越～東名)の整備が速やかに移動できる迂回機能に寄与するものと期待される。

平成20年8月の首都高速道路でのタンクローリー事故発生時は、
 ・並行する国道17号などで、渋滞量が事故前の約2倍
 ・中央道～常磐道間の所要時間が約70分(61分→131分)増加

【タンクローリー事故の発生状況】

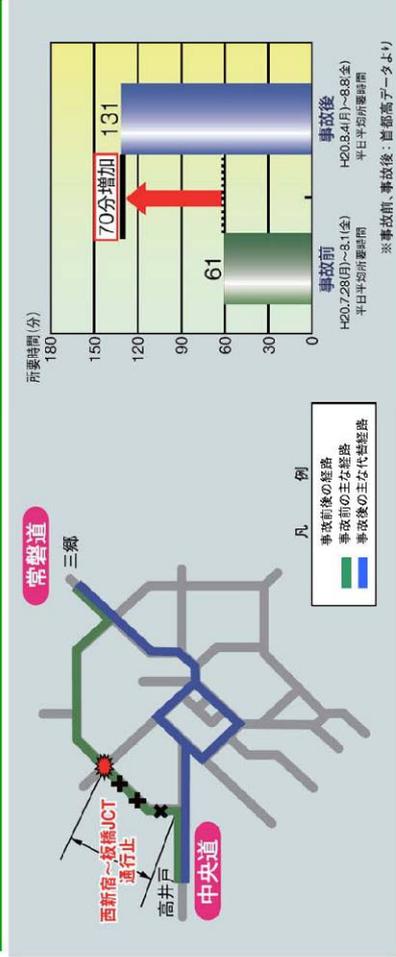
事故発生場所：首都高速5号池袋線
 下り熊野町JCT

通行止め期間：平成20年8月3日～8月8日
 全面開放：平成20年10月14日



周辺の一般道の渋滞

所要時間の増加



4. 事業の必要性に関する視点

(6)PI(パブリック・インボルブメント)活動について①(概要)

昭和45年の建設大臣の「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきでない。」旨の発言(いわゆる凍結宣言)を経て平成13年度から、特に沿線7区市の市民及び自治体と密なコミュニケーションを展開

年号	主な経緯	全体のPI	地域ごとのPI	有識者・専門家など
平成13年	1月 国土交通大臣が三鷹市、武蔵野市の現地を視察 4月 現計画を地下構速に変更する「計画のたたき台」を公表		「計画のたたき台」に関する説明会	東京環状道路有識者委員会 平成13年12月 第1回開催 平成14年11月 国と都に対して最終提言
平成14年	1月 沿線区市長意見交換会	PI外環沿線協議会	外環相談所	
平成15年	3月 国と東京都が「東京外かく環状道路(開越道～東名高速間)」に関する方針を公表 7月 「環境影響評価方法書」を公表		外環オープンハウス	
平成16年	1月 沿線の環境調査を開始	「2年間のとりまとめ」	地域ごとの話し合い	東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会 平成17年1月 第1回開催 平成17年8月 技術専門委員会とりまとめ
平成17年	9月 国と東京都が「東京外かく環状道路(開越道～東名高速間)」についての考え方を公表 10月 「計画概念図」を公表	PI外環沿線会議 「構想段階の総括」	意見を聞く会	大塚東トンネル技術検討委員会 平成17年11月 第1回開催～
平成18年	2月 「環境への影響と保全対策」を公表 6月 「都市計画案・環境影響評価準備書」(公告及び説明会を開催)			
平成19年	1月 「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく事業間調整を実施 3月 東京都都市計画審議会(原案)で審議 4月 都市計画変更決定(地下方式) 12月 基本計画決定			
平成20年				
平成21年	4月 「対応の方針」とりまとめ 5月 整備計画決定・事業化 12月 事業の概要及びひしり量等の実施に関する説明会を開催	その他説明会等	地域課題検討会	
平成22年	8・11月 道路区域決定 (大泉JCT・(仮称)巨白通りIC、(仮称)中央JCT・(仮称)東八道路IC、(仮称)東名JCT)			
平成23年	1月 基本設計及び用地に関する説明会を開催			
平成24年	4月 東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)に対する有料事業許可 9月 着工式			東京外環トンネル施工等検討委員会 平成24年7月 第1回開催
平成25年				

4. 事業の必要性に関する視点

(7)PI(パブリック・インボルブメント)活動について②(実施活動)

- ・構想段階より、地域のみならず幅広く意見を聞きながら、検討を実施。
- ・また、PIプロセスやトンネルの構造・施工方法等を検討するための第三者委員会を設置。

地域のみならず

PI外環沿線協議会(PI協議会)

外環沿線7区市の住民と、国、東京都及び沿線自治体の担当者と構成され、外環(関越道～東名高速)について原点到立ち戻り、計画の構想段階から幅広く意見交換を行う場として、平成14年6月に発足。



PI外環沿線会議(PI会議)

PI外環沿線協議会の協議員経験者、国、東京都及び、外環沿線7区市の担当で構成され、外環の必要性や「PI外環沿線協議会 2年間のとりまとめ」において今後の課題とされた事項について、引き続き話し合いを行う場として、平成17年1月に発足。



オープンハウス・意見を聞く会

地域の抱える課題や外環が整備された場合の各地域への具体的な効果・影響などを、模型、パネル・パンフレット等を用いて、説明を実施。



課題検討会

課題検討会では、各地域に方々に、地元ならではの視点から、外環整備に関する地域の具体的な懸念や対応のアイデアなどについて意見を頂き、意見に対する考え方をまとめた。頂いた意見等を踏まえ、今後検討していく課題とその解決のための方針などを「対応の方針」としてとりまとめた。



有識者・専門家

大深度トンネル技術検討委員会

平成13年12月 第1回開催
平成14年11月 第2回開催
道路整備における大深度地下の活用にあたり、技術的な検討が急務となっており、環境など地域への影響や工期短縮・コスト削減を考慮した構造・施工方法等の技術的課題を具体的に検討することを目的として設置。

東京環状道路有識者委員会

平成17年1月 第1回開催
平成17年6月 技術専門家委員会とりまとめ
手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場から、PIプロセスについて審議、評価助言を目的として設置。

東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会

平成17年11月 第1回開催～
沿線住民や関係自治体等に提示していく資料に関し、技術的見地から、妥当性について審議することを目的として設置。

東京外環トンネル施工等検討委員会

平成24年7月 第1回開催
大深度地下領域を全面的に活用し、本線トンネルとランフトンネルを地中で接合させるなど、トンネルの構造、施工技術等について確認、検討することを目的として設置。

4. 事業の必要性に関する視点

(8)PI(パブリック・インボルブメント)活動について③(実施活動)

- ・事業実施段階においても、各段階に応じて、地域のみならず幅広く意見を聞きながら、検討を実施。
- ・今後も引き続き、PI活動を行い、事業への理解をいただく取組を継続。

近年のPI活動について(平成22年以降)			
	平成22年度	平成23年度	平成24年度
オープンハウス	5	5	●
説明会	19	11	●
その他 地元団体との話し合い	1	1	—



オープンハウスの様子 (平成24年9月)

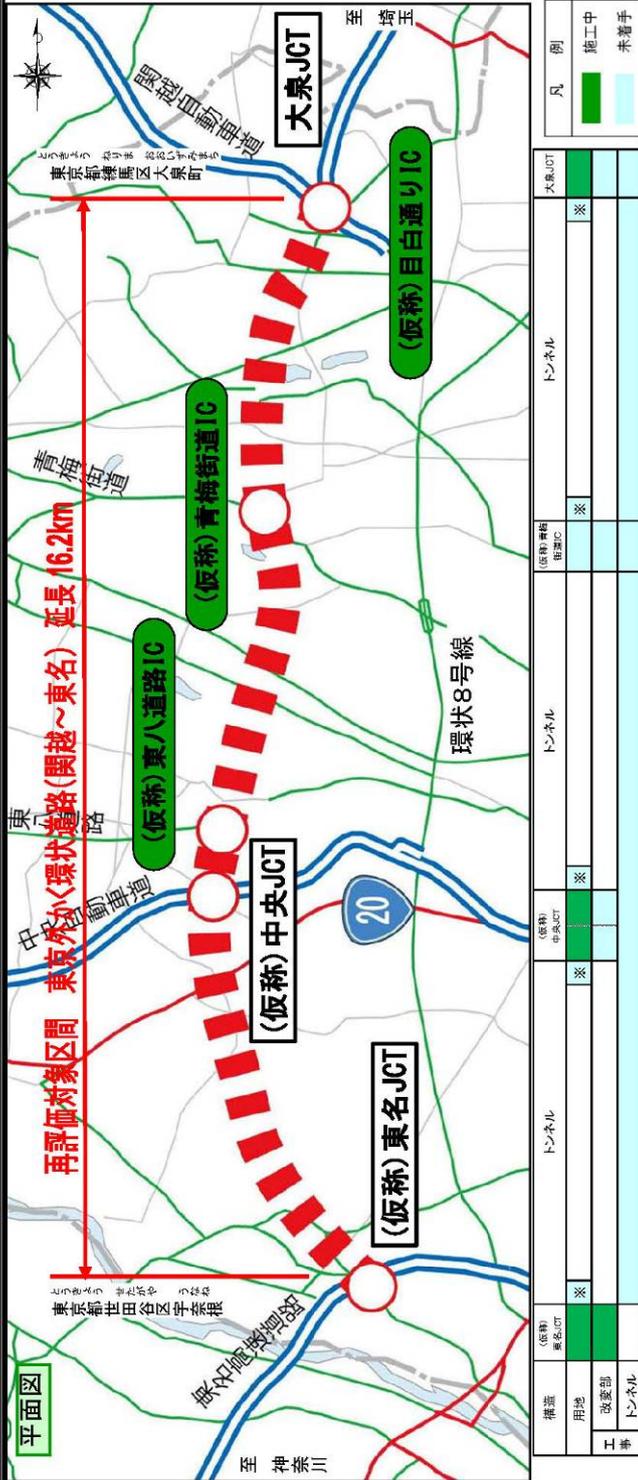


説明会の様子 (平成25年2月)

4. 事業の必要性に関する視点

(9) 残事業の概要

- ・用地取得率は約●●%(H25年●月末時点 面積ベース)(大深度区間は、用地買収対象外)
- ・東名JCTにおいてシールドトンネル発進に向けた立坑工事を実施中。
- ・大泉JCTにおいても準備工事に着手予定。



- 凡 例
- 再評価対象区間(未供用)
 - 高速道路
 - 首都圏高速道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 一般県道



5. 費用対効果(計算条件)

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

- ・ 基準年次 : 平成25年度
- ・ 供用開始年次 : 平成33年度
- ・ 分析対象期間 : 供用後50年間
- ・ 基礎年一々 : 平成●年度道路交通センサス
- ・ 交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・ 計画交通量 : ●●～●●● (台/日)
- ・ 総便益 : 約●●●億円
- ・ 事業費 : 約●●●億円
- ・ B/C : ●●

5. 費用対効果

■事業全体

便益(B)	走行時間 短縮便益	●●億円	走行経費 減少便益	●●億円	交通事故 減少便益	●●億円	総便益 ●●億円	費用便益比 (B/C)
	事業費	●●億円	維持管理費	●●億円	●●億円	●●億円		
費用(C)	事業費		維持管理費		●●億円		総費用 ●●億円	●●
	●●億円		●●億円		●●億円			

■残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益	●●億円	走行経費 減少便益	●●億円	交通事故 減少便益	●●億円	総便益 ●●億円	費用便益比 (B/C)
	事業費	●●億円	維持管理費	●●億円	●●億円	●●億円		
費用(C)	事業費		維持管理費		●●億円		総費用 ●●億円	●●
	●●億円		●●億円		●●億円			

注1) 便益・費用については、平成25年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年：平成25年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・平成21年度に事業化、平成22年度に用地着手、平成23年度に工事着手
- ・外環(関越～東名)の用地取得率は約●●%(平成25年●月末時点 面積ベース)
- ・平成22年、平成23年は、都市計画制限により生活設計に支障をきたしている関係権利者救済のため、生活再建として先行取得を実施。平成24年度より、計画買収に着手。
- ・東名JCTにおいてシールドトンネル発進に向けた立坑工事を実施中。
- ・大泉JCTにおいても準備工事に着手予定。
- ・構想段階からPI(パブリックインボルブメント)の取組を導入し、計画を具体化させ、事業を進捗させており、引き続きPI手法を活用し、事業への理解をいただく取組を継続。

■事業の計画から完成までの流れ 外環(関越～東名)

年度	S41	...	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	
都市計画 環境影響評価	都市計画 決定	...	都市計画 案公告・第 一回環境影 響評価準備 書の提出	都市計画 変更決定															
事業化・有料道路 事業許可		...				事業化			有料道路 事業許可										
測量・調査・設計		...					設計・ 用地説明												
用地		...					(生活再建)7%		15%										供用開始年次
工事	大泉JCT (名称)	...																	
	中央JCT (名称)	...																	
	東名JCT (名称)	...						改良	改良										
	トンネル	...																	

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・外環(関越～東名)は、首都圏の都心方向に集中する交通を適切に分散導入し、都心に起終点を持たない交通をバイパスすることで、首都圏の慢性的な交通渋滞の緩和、周辺の生活道路の通過交通の削減による安全性の向上が期待される。
(環状8号線、環状7号線の損失時間は、それぞれ全国平均の約26倍、約15倍と高い状況。)
- ・首都直下地震の災害発生時に、被災地への救援ルート確保等の視点から安全・安心な国土づくりが必要。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・事業の用地取得率は約●%(平成25年●月末時点 面積ベース)
- ・東名JCTにおいてシールドトンネル発進に向けた立坑工事を実施中。
- ・合意形成については、構想段階からPI(パブリックインボルブメント)の取組を導入し、計画を具体化させ、事業を進捗させており、引き続きPI手法を活用し、事業への理解をいただく取組を継続。

(3) 都道府県・政令市からの意見

- ・東京都知事の見解

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の迂回機能の確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

20

(3) 客観的評価指標 (案)

客観的評価指標は、以下のとおりである。なお、B/C、環境値については、最新の推計結果である「平成22年度 22G東京地区他道路整備計画検討業務」による値を引用している。

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	東京外かく環状道路(圏越～東名)
事業主体	関東地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標	
指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている 費用便益比 (B/C) = ●●● (経済的純現在価値 (B-C) = ●●●億円、経済的内部収益率 (EIRR) = ●●●%)
事業実施環境	■ 整備計画策定済み 整備計画策定済 : 平成21年5月
前提条件	■ 円滑な事業執行の環境が整っている 都市計画 (変更) 決定済 : 平成19年4月

●事業の効果や必要性を評価するための指標	
政策目標	指標
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<p>前回 指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)</p> <p>● 現運等の年間渋滞損失時間等 区間b (当該区間/並行区間) について : (環状8号線) 並行区間等 (当該区間) の損失時間 : 約694千人時間/年 (杉並区高井戸～練馬区南田) 全国平均の約26倍</p> <p>■ 現運等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される 東京都内の渋滞の改善が期待 東京都(23区)混雑時平均旅行速度 : 19km/h (全国平均 : 35km/h)</p> <p>□ 現運又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 現運等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 環状7号線、環状8号線のバス路線の利便性向上が期待できる</p> <p>□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる (環状8号線) について : (環状8号線) 羽田空港～圏越自動車道 (大泉JCT) : 110分⇒70分</p>
物流効率化の支援	<p>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる 川崎港、横浜港へのアクセス性の向上</p> <p>■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上 東京中央卸売市場～農林水産物を主体とする郊外へのアクセス道路である圏越 (大泉JCT) : 110分⇒76分</p> <p>□ 現運等における、総重量25tの車両もしくは180立方メートルの高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

1. 活力	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である ■ 三大都市圏の環状道路を形成する □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり □ 中心市街地内で行う事業である □ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である □ D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する □ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる □ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り □ 地域高規格道路の位置づけあり ■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する □ 現道等における交通不能区間を解消する □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる □ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する □ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される □ 特別立法に基づく事業である □ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である □ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である 	<p>都市再生プロジェクト(第2次決定)に「東京圏における環状道路の整備」として位置づけ(平成13年8月28日)</p> <p>首都圏3環状道路の一部</p>		
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> □ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる □ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される 		
		無電柱化による美しい町並みの形成	<ul style="list-style-type: none"> □ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り 		
		安全で安心できる暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"> □ 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	杏林大学医学部付属病院へのアクセスが本事業により整備される東八道路10を經由して広範囲からのアクセスが可能	
					横浜市～さいたま市：9分2分→8分1分
					谷原～瀬田：4分8分→2分1分
					川崎市～さいたま市 約10分3分 → 約9分2分
					東名方面から開通、中央道の観光地へのアクセス性の向上

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/>	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/>	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は半量、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
		<input type="checkbox"/>	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input type="checkbox"/>	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/>	緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	首都圏3環状道路の一部
		<input type="checkbox"/>	並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/>	現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/>	現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/>	避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/>	幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
4. 環境	地球環境の保全	<input type="checkbox"/>	密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
		<input checked="" type="checkbox"/>	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約17万t/年
		<input checked="" type="checkbox"/>	現道等における自動車からのNOx排出削減率	NOx排出削減量：約260 t/年
		<input checked="" type="checkbox"/>	現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM排出削減量：約13 t/年
		<input type="checkbox"/>	現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/>	その他、環境や景観上の効果が期待される	
		<input type="checkbox"/>	道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/>	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input checked="" type="checkbox"/>	他機関との連携プログラムに位置づけられている	「10年後の東京への実行プログラム2009」（平成20年12月）に「東京の最大の弱点である渋滞を解消する三環状道路等の整備促進」として位置づけ
		<input checked="" type="checkbox"/>	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	本事業の整備により、環状8号線の交通量が減少し、渋滞が緩和されることで混雑を避けて生活道路の安全性が向上し、通り抜け自動車や自転車が環状8号線を走行するようになり、その結果、生活道路の安全性が向上

3-4. 客観的評価指標(案)の根拠

再評価の様式である客観的評価指標について、以下の内容で効果の分析を行い、外環（関越～東名）の整備効果に該当するかを整理した。

表 3-4.1 客観的評価指標の項目

政策目標	新規格	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	政策目標	新規格	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）					
1. 活力	円滑なモビリティの確保	○ 現道等の年間渋滞損失時間等	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる					
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される			□ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される					
		□ 現道又は並行区間における路切交通遮断量が10,000台/日以上かつ路切道の除却もしくは交通改善が期待される			□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り					
		□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する			□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する					
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる			□ 安全で安心できるくらしの確保	□ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる				
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる			3. 安全	□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる				
		物流効率化の支援				□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される			
						□ 農林水産産物を主とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する		
						□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		□ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり		
		1. 活力				都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いる区間の代替路線を形成する		
□ 三大都市圏の環状道路を形成する	□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）									
□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される									
□ 中心市街地内で行う事業である	□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する									
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する									
□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する									
□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす									
国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り		□ 地域高規格道路の位置づけあり	4. 環境	地球環境の保全		○ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量			
			□ 当該路線が新たに拠点都市圏を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する				生活環境の改善・保全	○ 現道等における自動車からのNOx排出削減率		
			□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市圏を最短時間で連絡する路線を構成する					○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率		
		□ 現道等における交通不能区間を解消する	□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある							
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	□ その他、環境や景観上の効果が期待される							
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	5. その他			他の7項目との関係		□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている		
		□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる						□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり		
		個性ある地域の形成						鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる
									□ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
									□ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
□ 特別立法に基づく事業である										
□ 新規整備の公共施設施設へ直結する道路である										
□ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である										

(1) 活力

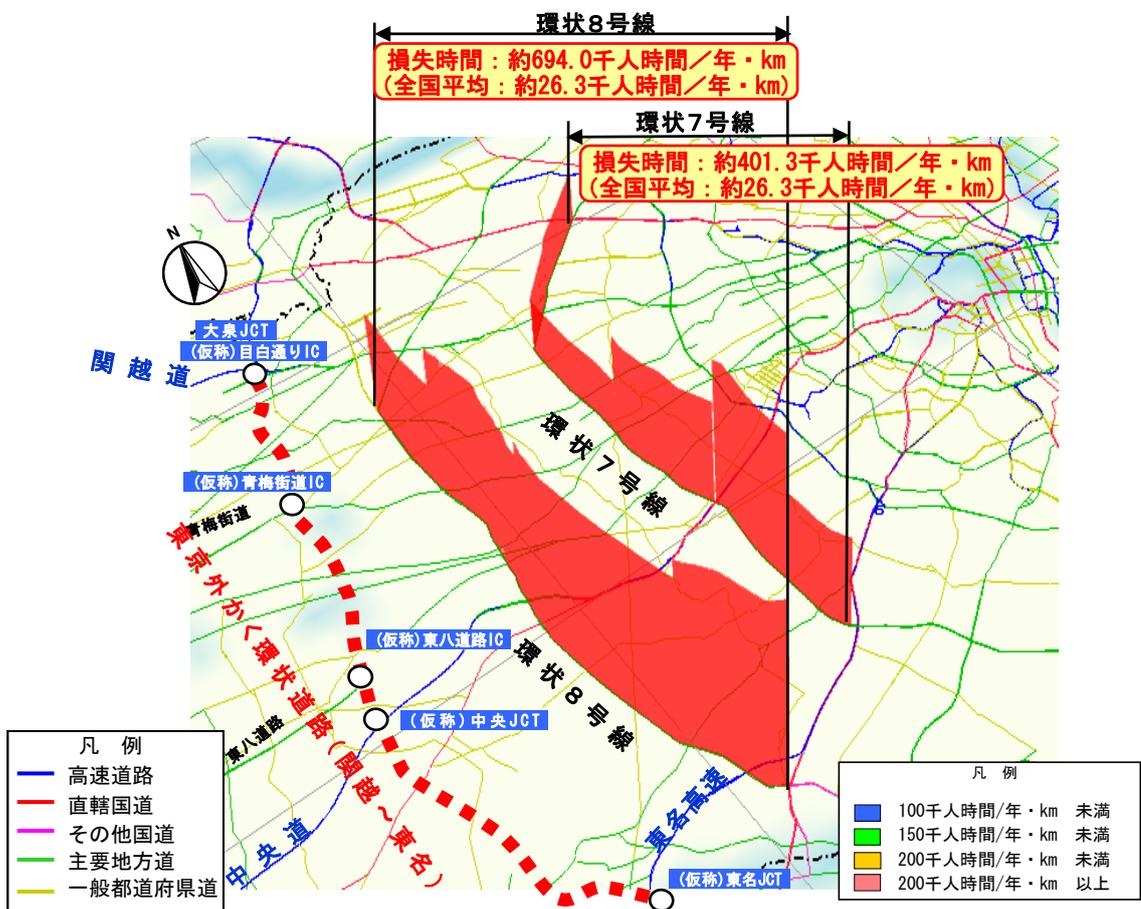
1) 現道等の年間損失時間の算出

並行する現道である環状8号線、環状7号線の損失時間は、以下のとおりである。

■外環（関越～東名）に並行する区間の損失時間

- ・環状8号線：約694.0千人時間/年・km（全国平均の約2.6倍）
- ・環状7号線：約401.3千人時間/年・km（全国平均の約1.5倍）

※全国平均値約26.3千人時間/年・km



出典：民間プローブデータ（平成21年度）

※図の値は、損失時間をkmあたりに換算した値

図 3-4.1 損失時間の発生状況

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

2) 現道等における混雑時旅行速度

H22 道路交通センサスにおける東京都の平均速度は 18.7km/h、一方、全国平均速度は 35.1km/h となっている。

表 3-4.2 H22 センサス旅行速度

都道府県	道路種別	混雑時旅行速度 (km/h)					昼間非混雑時旅行速度 (km/h)					昼間12時間平均旅行速度 (km/h) (時間別交通量による加重平均)									
		DID (商業地域)	DID (商業地域 を除く)	その他 市街部	平地部	山地部	合計	DID (商業地域)	DID (商業地域 を除く)	その他 市街部	平地部	山地部	合計	DID (商業地域)	DID (商業地域 を除く)	その他 市街部	平地部	山地部	合計		
東京都全域	高速自動車国道	-	30.9	-	-	72.3	37.8	-	84.2	84.7	-	66.1	-	-	-	80.4	68.8	-	-	68.8	
	一般国道の自動車専用道路	-	75.5	77.1	-	78.6	76.7	-	79.2	83.5	-	85.0	81.7	-	78.6	82.9	-	-	84.9	80.9	
	高規格幹線道路	-	36.2	77.1	-	74.0	44.8	-	83.4	83.5	-	84.4	83.7	-	67.3	82.9	-	-	81.1	70.5	
	都市高速道路	25.3	29.4	-	-	27.4	48.4	49.9	-	-	-	49.2	44.1	53.0	-	-	-	-	-	48.8	
	高速道路計	25.3	31.0	77.1	-	74.0	30.4	48.4	56.3	83.5	-	84.4	55.0	44.1	55.8	82.9	-	-	81.1	51.9	
	高速道路計(一般国道の自動車専用道路を除く)	25.3	29.7	-	-	72.3	28.9	48.4	55.1	-	-	84.2	53.5	44.1	55.3	-	-	-	-	80.4	51.4
	一般国道(道標)	18.1	19.9	15.5	26.1	30.4	18.8	18.1	24.7	16.8	30.6	31.9	20.1	21.1	25.5	22.9	34.5	32.1	21.7	21.7	
	一般国道(その他)	13.1	23.9	28.3	37.5	44.1	27.4	15.1	29.2	32.8	37.0	42.1	30.7	17.2	29.7	40.3	46.0	56.3	31.1	31.1	
	一般国道計	16.0	21.9	22.3	33.4	40.1	19.2	18.9	26.5	27.4	34.4	39.6	22.4	21.0	27.8	31.3	38.3	49.8	23.0	23.0	
	主要地方道(都道府県道)	14.9	16.7	22.7	28.1	36.0	16.9	16.9	19.5	25.2	29.4	37.2	19.4	18.8	21.4	25.7	30.8	34.9	20.6	20.6	
	主要地方道(指定市道)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	主要地方道計	14.9	16.7	22.7	28.1	36.0	16.9	16.9	19.5	25.2	29.4	37.2	19.4	18.8	21.4	25.7	30.8	34.9	20.6	20.6	
	一般都道府県道	14.3	16.5	22.7	33.2	32.4	19.0	15.4	18.5	25.4	33.5	32.5	20.6	17.1	18.8	27.1	31.9	34.0	19.4	19.4	
	地方道計	14.6	16.7	22.7	31.8	32.8	18.0	16.1	19.0	25.3	32.4	33.0	20.0	18.2	20.9	26.4	31.3	34.2	20.2	20.2	
	一般道路計	14.9	16.9	22.6	32.0	33.6	18.1	16.8	19.3	25.6	32.6	33.8	20.3	19.2	21.4	27.8	33.3	38.6	20.8	20.8	
	合計	15.6	17.7	22.6	32.0	34.4	18.7	18.0	20.9	25.6	32.6	34.7	21.5	22.1	27.2	27.8	33.3	50.4	25.1	25.1	
	指定市の一般市道	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	全国	高速自動車国道	64.0	59.3	67.1	73.1	71.2	71.1	71.5	77.9	78.5	80.6	79.0	79.5	79.1	72.6	73.9	77.8	76.7	76.4	
	一般国道の自動車専用道路	-	41.1	65.3	71.6	71.6	70.3	-	57.0	75.1	75.9	74.4	74.7	-	60.1	70.5	75.9	75.9	74.6	74.6	
	高規格幹線道路	64.0	57.0	68.8	72.8	71.3	71.0	71.5	75.3	78.0	79.5	78.4	78.6	79.1	72.0	73.4	77.5	76.7	76.2	76.2	
都市高速道路	35.2	44.1	76.7	62.2	74.4	41.7	57.3	61.7	76.2	62.5	66.9	60.4	51.5	61.0	80.0	64.2	72.0	57.3	57.3		
高速道路計	37.9	49.1	66.9	72.6	71.3	67.5	59.2	67.2	78.0	79.2	78.3	76.9	53.4	65.8	73.5	77.3	76.6	72.4			
高速道路計(一般国道の自動車専用道路を除く)	37.9	49.5	67.1	72.9	71.2	67.0	59.2	67.7	78.5	80.3	78.9	77.4	53.4	66.0	73.8	77.5	76.7	72.3			
一般国道(道標)	19.4	23.1	32.2	43.7	50.4	36.5	23.7	28.8	37.6	48.6	52.9	41.7	24.3	30.1	35.7	45.0	51.3	35.9			
一般国道(その他)	19.5	23.3	33.4	40.6	43.9	38.1	23.1	27.9	37.3	44.0	44.8	41.1	23.5	29.5	35.2	42.0	50.2	37.8			
一般国道計	19.4	23.2	32.9	41.9	45.5	37.4	23.4	28.4	37.4	45.9	46.8	41.3	24.1	29.9	35.5	43.6	50.7	38.7			
主要地方道(都道府県道)	18.0	19.7	29.6	38.6	39.3	33.9	21.7	23.5	33.5	41.4	39.7	36.5	21.4	24.0	31.3	38.5	41.7	31.1			
主要地方道(指定市道)	17.1	18.8	24.2	22.9	22.4	17.9	19.5	22.5	30.0	29.1	24.9	20.6	23.4	34.4	27.3	21.5	21.7	21.7			
主要地方道計	17.9	19.6	29.6	38.6	39.3	32.8	20.9	23.4	33.5	41.4	39.6	36.3	21.3	24.0	31.3	38.5	41.7	30.8			
一般都道府県道	17.3	19.7	29.1	37.0	34.8	32.7	20.3	22.9	31.6	35.5	35.1	34.3	20.6	23.0	30.5	38.3	35.2	29.9			
地方道計	17.9	19.7	29.3	37.7	36.6	33.1	20.6	23.2	32.5	39.7	36.9	35.2	21.0	23.8	30.9	37.5	38.5	30.4			
一般道路計	18.4	20.7	30.5	38.8	38.7	34.3	21.6	24.6	34.1	41.4	39.2	36.8	22.4	26.1	33.2	40.3	44.2	33.3			
合計	18.8	21.4	30.8	39.5	39.8	35.1	22.1	25.6	34.4	42.1	40.5	37.7	23.8	29.4	34.3	43.1	51.2	36.4			
指定市の一般市道	15.8	19.0	22.1	25.7	45.9	18.5	18.6	22.4	26.4	28.4	48.1	21.6	19.5	23.2	27.1	27.2	53.2	22.0			

資料：H22 道路交通センサス

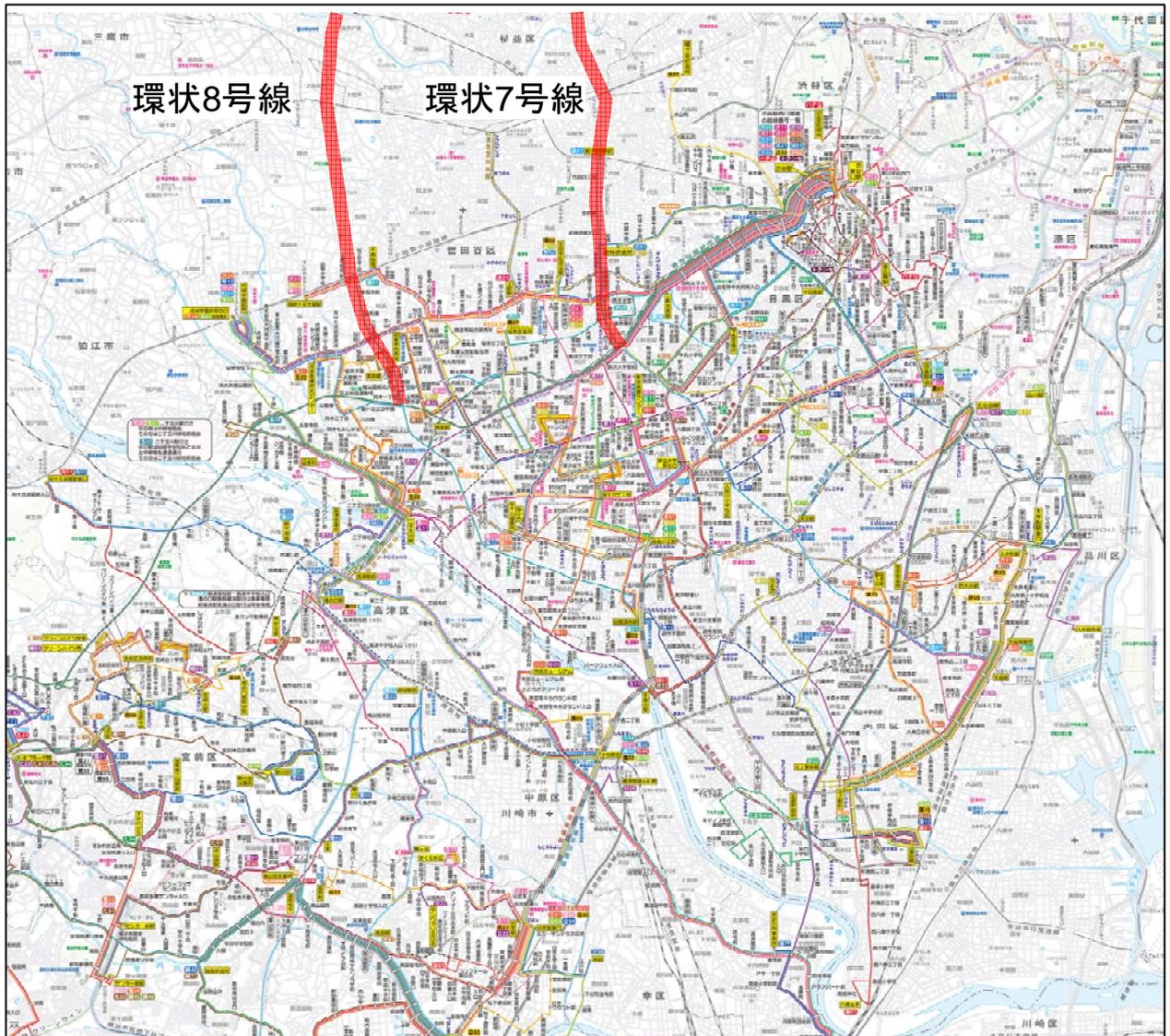
3) 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上以上の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される

外環(関越～東名)沿線には、踏切が存在しているが、踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上以上の踏切道の除去や、当該事業により交通量の転換で交通改善が図られるか不明のため、対象外。

4) 利便性の向上が期待できるバス路線

外環(関越～東名)に並行する環状8号線、環状7号線にはバス路線が存在。当該事業により交通量の転換がはかられ、利便性の向上が期待できるため、該当。

■バス路線図



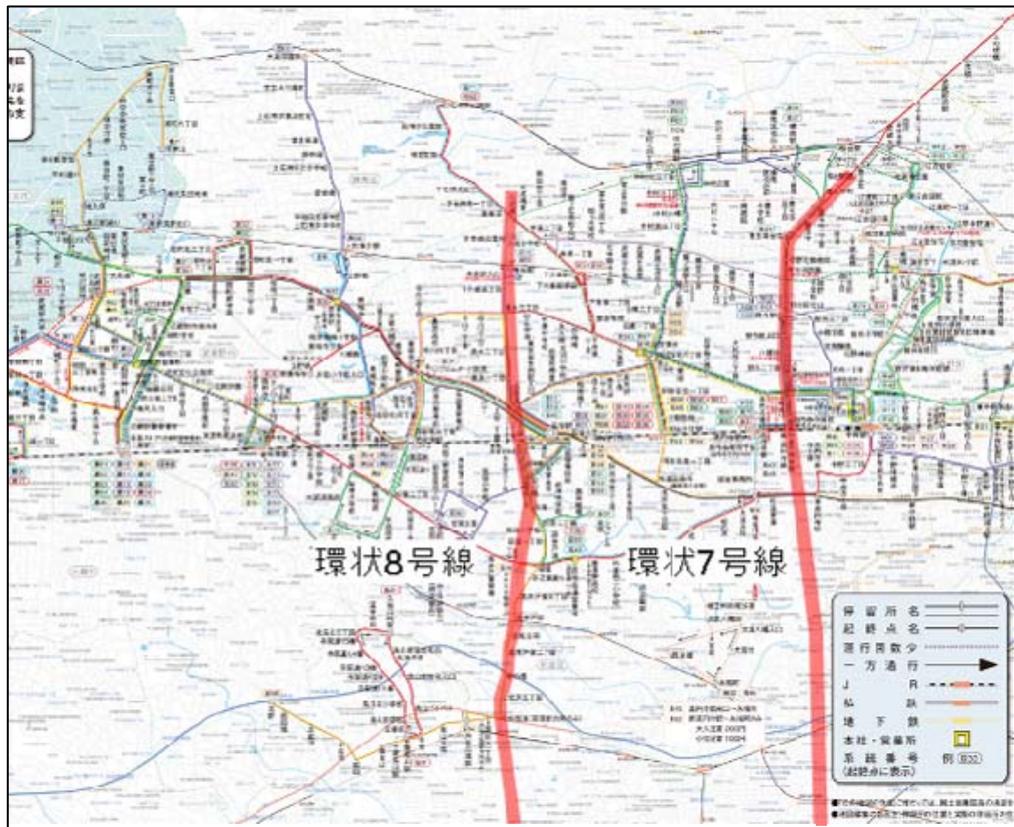
※外環(関越～東名)に並行する区間を着色
資料：東急バスHP

図 3-4.2 外環(関越～東名)周辺のバス路線(東急バス)



※外環（関越～東名）に並行する区間を着色
資料：小田急バス HP

図 3-4.3 外環（関越～東名）周辺のバス路線（小田急バス）



※外環（関越～東名）に並行する区間を着色
資料：関東バス HP

図 3-4.4 外環（関越～東名）周辺のバス路線（関東バス）



※外環（関越～東名）に並行する区間を着色
資料：都バス HP

図 3-4.5 外環（関越～東名）周辺のバス路線（都バス）

5) 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上

外環（関越～東名）整備により、新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセスが向上する地点は存在するが、電車または当該道路以外の道路を利用した方がアクセスがよいため、対象外。

6) 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる

当該事業により、羽田空港（第一種空港）から関越の入口である大泉JCTまでの所要時間の短縮が図られる。

関越の大泉JCT以北地域と羽田空港とのアクセス向上が見込まれるため、該当。



※使用した速度：既供用区間はH22 センサスの12時間混雑時平均旅行速度、外環開通後区間は設計速度である80km/h

図 3-4.6 練馬 I C から羽田空港までのアクセス時間の比較

表 3-4.3 現況（首都高ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	混雑時平 均旅行速 度 (km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
13100	1311800010	1	関越自動車道	0.8	0.8	29.51	1.63
13100	13111100010	30005	東京外環自動車道	1.3	1.3	84.89	0.92
11000	11111100010	7	東京外環自動車道	2.1	2.1	84.89	1.48
11000	11111100020	8	東京外環自動車道	2.1	2.1	32.08	3.93
11000	11111100030	9	東京外環自動車道	1	1	46.31	1.30
11000	11111100040	9	東京外環自動車道	1.1	1.1	46.31	1.43
11000	11111100050	10	東京外環自動車道	0.9	0.9	37.23	1.45
11000	11200500010	30510	高速5号池袋線	2.4	2.4	36.39	3.96
11000	11200500020	30510	高速5号池袋線	0.6	0.6	22.89	1.57
11000	11200500030	30510	高速5号池袋線	0.1	0.1	22.89	0.26
13100	13200500180	520	高速5号池袋線	0.7	0.7	22.89	1.83
13100	13200500170	520	高速5号池袋線	1.2	1.2	22.89	3.15
13100	13200500160	520	高速5号池袋線	3.2	3.2	29.14	6.59
13100	13200500150	520	高速5号池袋線	2.9	2.9	49.53	3.51
13100	13200500140	520	高速5号池袋線	1.2	1.2	48.16	1.49
13100	13200500130	510	高速5号池袋線	1	1	49.55	1.21
13100	13200500120	510	高速5号池袋線	0.1	0.1	34.90	0.17
13100	13200500110	510	高速5号池袋線	0.2	0.2	34.90	0.34
13100	13200500100	510	高速5号池袋線	1.5	1.5	44.17	2.04
13100	13200500090	510	高速5号池袋線	1.3	1.3	44.51	1.75
13100	13200500080	510	高速5号池袋線	0.4	0.4	44.51	0.54
13100	13200500070	510	高速5号池袋線	1.3	1.3	39.21	1.99
13100	13200500060	510	高速5号池袋線	0.5	0.5	40.14	0.75
13100	13200500050	510	高速5号池袋線	0.7	0.7	40.14	1.05
13100	13200500040	510	高速5号池袋線	0.4	0.4	21.51	1.12
13100	13200500030	510	高速5号池袋線	0.1	0.1	21.51	0.28
13100	13200500020	510	高速5号池袋線	1	1	21.51	2.79
13100	13200500010	510	高速5号池袋線	0.8	0.8	18.06	2.66
13100	13200020040	502	高速都心環状線	1	1	23.86	2.51
13100	13200020050	502	高速都心環状線	0.1	0.1	14.45	0.42
13100	13200020060	502	高速都心環状線	0.6	0.6	14.45	2.49
13100	13200020070	502	高速都心環状線	0.2	0.2	17.39	0.69
13100	13200020080	502	高速都心環状線	0.2	0.2	23.33	0.51
13100	13200110010	506	高速1号上野線	0.9	0.9	51.96	1.04
13100	13200010010	501	高速都心環状線	0.9	0.9	65.71	0.82
13100	13200010020	501	高速都心環状線	0.9	0.9	77.95	0.69
13100	13200010030	501	高速都心環状線	0.1	0.1	57.22	0.10
13100	13200010040	501	高速都心環状線	0.2	0.2	60.90	0.20
13100	13200010050	501	高速都心環状線	0.5	0.5	63.42	0.47
13100	13200010060	501	高速都心環状線	1.1	1.1	65.51	1.01
13100	13200010070	501	高速都心環状線	0.4	0.4	65.51	0.37
13100	13200010080	501	高速都心環状線	0.6	0.6	60.81	0.59
13100	13200100010	505	高速1号羽田線	0.6	0.6	33.25	1.08
13100	13201000010	517	高速11号台場線	2.8	2.8	15.39	10.91
13100	13201000020	517	高速11号台場線	1.1	1.1	77.63	0.85
13100	13201000030	517	高速11号台場線	1.1	1.1	77.63	0.85
13100	13200510080	514	高速湾岸線	1.1	1.1	85.10	0.78
13100	13200510070	514	高速湾岸線	0.1	0.1	67.05	0.09
13100	13200510060	514	高速湾岸線	1.7	1.7	67.05	1.52
13100	13200510050	514	高速湾岸線	0.7	0.7	79.20	0.53
13100	13200510040	514	高速湾岸線	1.4	1.4	82.92	1.01
13100	13200510030	514	高速湾岸線	0.5	0.5	78.29	0.38
13100	13200510020	514	高速湾岸線	0.8	0.8	78.29	0.61
13100	13200520010	518	高速湾岸線	4.5	4.5	89.65	3.01
			計	55	55		85

資料：H22 道路交通センサス

表 3-4.4 現況（環八ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	混雑時平 均旅行速 度(km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
13100	13400240150	14026	練馬所沢線	0.7	0.7	16.24	2.59
13100	13400240010	4026	練馬所沢線	0.5	0.5	15.49	1.94
13100	13604430010	6056	南田中町旭町線	1.9	1.9	20.05	5.69
13100	13403110330	4077	環状8号線	0.2	0.2	17.91	0.67
13100	13403110320	4077	環状8号線	0.1	0.1	10.25	0.59
13100	13403110310	4077	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13403110300	4077	環状8号線	0.2	0.2	12.87	0.93
13100	13403110290	4077	環状8号線	1	1	17.05	3.52
13100	13403110280	4076	環状8号線	1.4	1.4	18.93	4.44
13100	13403110270	4076	環状8号線	1.9	1.9	14.67	7.77
13100	13400070440	44005	杉並あきる野線	0.2	0.2	9.74	1.23
13100	13403110250	44005	環状8号線	0.3	0.3	10.44	1.72
13100	13400140310	44005	新宿国立線	1.1	1.1	15.41	4.28
13100	13403110230	4075	環状8号線	0.2	0.2	11.68	1.03
13100	13403110220	4075	環状8号線	0.2	0.2	11.68	1.03
13100	13403110210	4075	環状8号線	0.4	0.4	11.68	2.06
13100	13403110200	4075	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13403110190	4075	環状8号線	1.2	1.2	16.31	4.42
13100	13403110180	4075	環状8号線	1.3	1.3	23.01	3.39
13100	13403110170	4074	環状8号線	1.4	1.4	26.28	3.20
13100	13403110160	4074	環状8号線	1	1	18.20	3.30
13100	13403110150	4074	環状8号線	0.9	0.9	14.21	3.80
13100	13403110140	4074	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13304660010	1151	一般国道466号	0.9	0.9	9.73	5.55
13100	13304660020	1151	一般国道466号	1.1	1.1	12.80	5.16
13100	13403110120	4073	環状8号線	0.7	0.7	31.00	1.35
13100	13403110110	4073	環状8号線	1.9	1.9	28.43	4.01
13100	13403110100	4073	環状8号線	1.6	1.6	32.95	2.91
13100	13403110090	4073	環状8号線	1.9	1.9	26.68	4.27
13100	13403110080	4072	環状8号線	0.1	0.1	19.04	0.32
13100	13403110070	4072	環状8号線	1.2	1.2	22.90	3.14
13100	13403110060	4072	環状8号線	0.1	0.1	26.62	0.23
13100	13403110050	4072	環状8号線	2.2	2.2	18.52	7.13
13100	13403110040	4071	環状8号線	1.8	1.8	17.22	6.27
13100	13301310020	1101	一般国道131号	0.5	0.5	10.05	2.99
13100	13301310010	1101	一般国道131号	0.7	0.7	19.93	2.11
13100	13403110020	4070	環状8号線	1.4	1.4	44.92	1.87
13100	13403110010	4070	環状8号線	1.5	1.5	46.75	1.93
13100	13303570290	4070	一般国道357号	1.5	1.5	64.54	1.39
13100	13303570280	41145	一般国道357号	1.5	1.5	60.44	1.49
			計	36.7	36.7		110

資料：H22 道路交通センサス

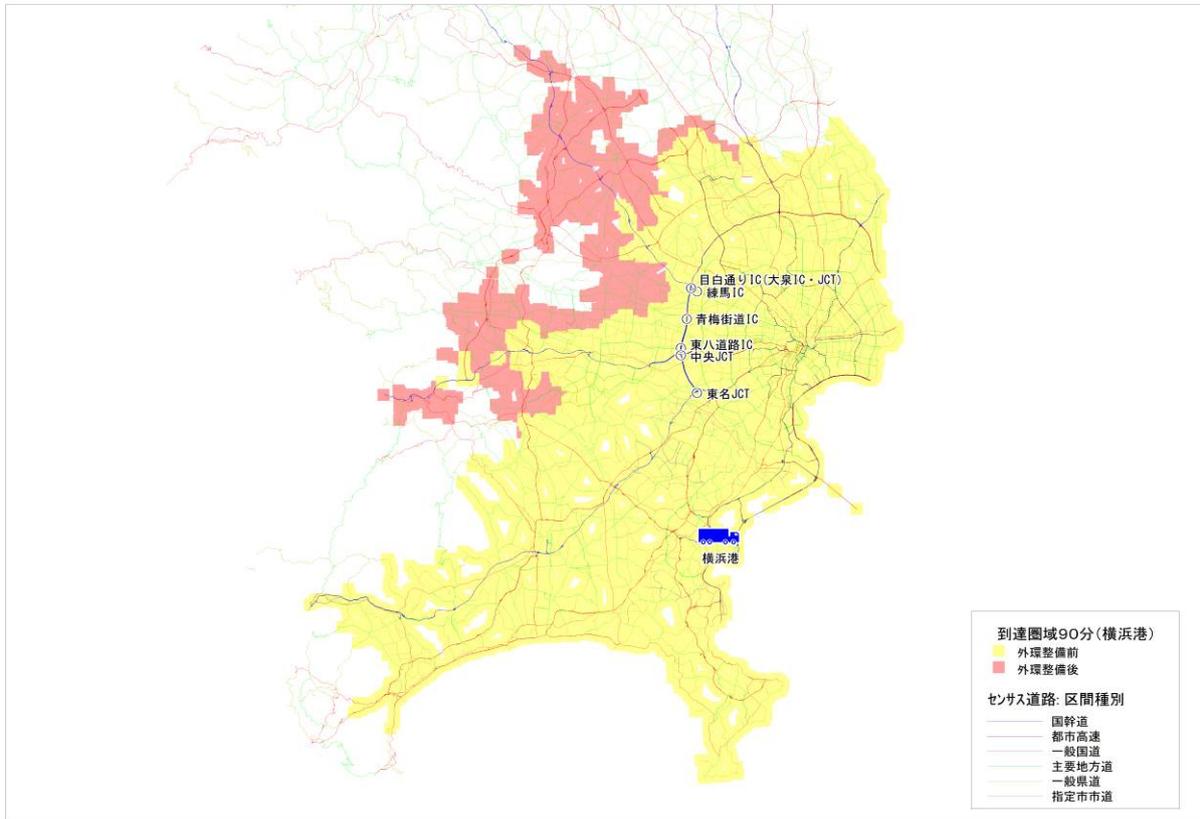
表 3-4.5 整備後（外環ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	混雑時平 均旅行速 度(km/h)	混雑時平 均旅行速 度(km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
13100	13118000010	1	関越自動車道	0.8	0.8	29.51	1.63
-	-	-	外環開通区間(関越～東名)	16	16	80.00	12.00
13000	13110100010	30004	東名高速道路	0.5	0.5	64.53	0.46
13100	13403110150	4074	環状8号線	0.9	0.9	14.21	3.80
13100	13403110140	4074	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13304660010	1151	一般国道466号	0.9	0.9	9.73	5.55
13100	13304660020	1151	一般国道466号	1.1	1.1	12.80	5.16
13100	13403110120	4073	環状8号線	0.7	0.7	31.00	1.35
13100	13403110110	4073	環状8号線	1.9	1.9	28.43	4.01
13100	13403110100	4073	環状8号線	1.6	1.6	32.95	2.91
13100	13403110090	4073	環状8号線	1.9	1.9	26.68	4.27
13100	13403110080	4072	環状8号線	0.1	0.1	19.04	0.32
13100	13403110070	4072	環状8号線	1.2	1.2	22.90	3.14
13100	13403110060	4072	環状8号線	0.1	0.1	26.62	0.23
13100	13403110050	4072	環状8号線	2.2	2.2	18.52	7.13
13100	13403110040	4071	環状8号線	1.8	1.8	17.22	6.27
13100	13301310020	1101	一般国道131号	0.5	0.5	10.05	2.99
13100	13301310010	1101	一般国道131号	0.7	0.7	19.93	2.11
13100	13403110020	4070	環状8号線	1.4	1.4	44.92	1.87
13100	13403110010	4070	環状8号線	1.5	1.5	46.75	1.93
13100	13303570290	4070	一般国道357号	1.5	1.5	64.54	1.39
13100	13303570280	41145	一般国道357号	1.5	1.5	60.44	1.49
			計	38.8	38.8		70

資料：H22 道路交通センサス

7) 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上

外環(関越～東名)の整備により、特定重要港湾である横浜港との圏域(90分)が拡大し、アクセス向上が図られるため、該当。



資料: H22 道路交通センサス

図 3-4.7 横浜港からの90分到達圏域

※到達時間の90分は、圏域の広がりを確認するために任意で設定した値

※使用した速度: 供用区間はH22センサスの12時間混雑時平均旅行速度、外環(関越～東名)区間は設計速度である80km/h

※面積は、H17国勢調査地域メッシュ統計(総務省統計局)における500mメッシュを用いて算出

8) 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性の向上

外環(関越～東名)の整備により、中央卸売市場(大田市場)から関越の入口である大泉JCTまでの所要時間の短縮が図られる。

関越の大泉JCT以北地域の農林業を主体とする地域の利便性が向上するため、該当。



※使用した速度：既供用区間はH22センサスの12時間混雑時平均旅行速度、外環開通後区間は設計速度である80km/h

図 3-4.8 練馬 IC からの中央卸売市場までのルート図

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

表 3-4.6 現況（首都高ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	混雑時平 均旅行速 度(km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
13100	1311800010	1	関越自動車道	0.8	0.8	29.51	1.63
13100	13111100010	30005	東京外環自動車道	1.3	1.3	84.89	0.92
11000	11111100010	7	東京外環自動車道	2.1	2.1	84.89	1.48
11000	11111100020	8	東京外環自動車道	2.1	2.1	32.08	3.93
11000	11111100030	9	東京外環自動車道	1	1	46.31	1.30
11000	11111100040	9	東京外環自動車道	1.1	1.1	46.31	1.43
11000	11111100050	10	東京外環自動車道	0.9	0.9	37.23	1.45
11000	11200500010	30510	高速5号池袋線	2.4	2.4	36.39	3.96
11000	11200500020	30510	高速5号池袋線	0.6	0.6	22.89	1.57
11000	11200500030	30510	高速5号池袋線	0.1	0.1	22.89	0.26
13100	13200500180	520	高速5号池袋線	0.7	0.7	22.89	1.83
13100	13200500170	520	高速5号池袋線	1.2	1.2	22.89	3.15
13100	13200500160	520	高速5号池袋線	3.2	3.2	29.14	6.59
13100	13200500150	520	高速5号池袋線	2.9	2.9	49.53	3.51
13100	13200500140	520	高速5号池袋線	1.2	1.2	48.16	1.49
13100	13200500130	510	高速5号池袋線	1	1	49.55	1.21
13100	13200500120	510	高速5号池袋線	0.1	0.1	34.90	0.17
13100	13200500110	510	高速5号池袋線	0.2	0.2	34.90	0.34
13100	13200500100	510	高速5号池袋線	1.5	1.5	44.17	2.04
13100	13200500090	510	高速5号池袋線	1.3	1.3	44.51	1.75
13100	13200500080	510	高速5号池袋線	0.4	0.4	44.51	0.54
13100	13200500070	510	高速5号池袋線	1.3	1.3	39.21	1.99
13100	13200500060	510	高速5号池袋線	0.5	0.5	40.14	0.75
13100	13200500050	510	高速5号池袋線	0.7	0.7	40.14	1.05
13100	13200500040	510	高速5号池袋線	0.4	0.4	21.51	1.12
13100	13200500030	510	高速5号池袋線	0.1	0.1	21.51	0.28
13100	13200500020	510	高速5号池袋線	1	1	21.51	2.79
13100	13200500010	510	高速5号池袋線	0.8	0.8	18.06	2.66
13100	13200020040	502	高速都心環状線	1	1	23.86	2.51
13100	13200020050	502	高速都心環状線	0.1	0.1	14.45	0.42
13100	13200020060	502	高速都心環状線	0.6	0.6	14.45	2.49
13100	13200020070	502	高速都心環状線	0.2	0.2	17.39	0.69
13100	13200020080	502	高速都心環状線	0.2	0.2	23.33	0.51
13100	13200110010	506	高速1号上野線	0.9	0.9	51.96	1.04
13100	13200010010	501	高速都心環状線	0.9	0.9	65.71	0.82
13100	13200010020	501	高速都心環状線	0.9	0.9	77.95	0.69
13100	13200010030	501	高速都心環状線	0.1	0.1	57.22	0.10
13100	13200010040	501	高速都心環状線	0.2	0.2	60.90	0.20
13100	13200010050	501	高速都心環状線	0.5	0.5	63.42	0.47
13100	13200010060	501	高速都心環状線	1.1	1.1	65.51	1.01
13100	13200010070	501	高速都心環状線	0.4	0.4	65.51	0.37
13100	13200010080	501	高速都心環状線	0.6	0.6	60.81	0.59
13100	13200100010	505	高速1号羽田線	0.6	0.6	33.25	1.08
13100	13201000010	517	高速1 1号台場線	2.8	2.8	15.39	10.91
13100	13201000020	517	高速1 1号台場線	1.1	1.1	77.63	0.85
13100	13201000030	517	高速1 1号台場線	1.1	1.1	77.63	0.85
13100	13200510080	514	高速湾岸線	1.1	1.1	85.10	0.78
13100	13200510070	514	高速湾岸線	0.1	0.1	67.05	0.09
13100	13200510060	514	高速湾岸線	1.7	1.7	67.05	1.52
13100	13200510050	514	高速湾岸線	0.7	0.7	79.20	0.53
13100	13200510040	514	高速湾岸線	1.4	1.4	82.92	1.01
13100	13200510030	514	高速湾岸線	0.5	0.5	78.29	0.38
13100	13303570260	1144	一般国道3 5 7号	0.8	0.8	34.66	1.38
			計	50.5	50.5		82

資料：H22 道路交通センサス

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

表 3-4.7 現況 (環八ルート)

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	混雑時平 均旅行速 度 (km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
13100	13400240150	14026	練馬所沢線	0.7	0.7	16.24	2.59
13100	13400240010	4026	練馬所沢線	0.5	0.5	15.49	1.94
13100	13604430010	6056	南田中町旭町線	1.9	1.9	20.05	5.69
13100	13403110330	4077	環状8号線	0.2	0.2	17.91	0.67
13100	13403110320	4077	環状8号線	0.1	0.1	10.25	0.59
13100	13403110310	4077	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13403110300	4077	環状8号線	0.2	0.2	12.87	0.93
13100	13403110290	4077	環状8号線	1	1	17.05	3.52
13100	13403110280	4076	環状8号線	1.4	1.4	18.93	4.44
13100	13403110270	4076	環状8号線	1.9	1.9	14.67	7.77
13100	13400070440	44005	杉並あきる野線	0.2	0.2	9.74	1.23
13100	13403110250	44005	環状8号線	0.3	0.3	10.44	1.72
13100	13400140310	44005	新宿国立線	1.1	1.1	15.41	4.28
13100	13403110230	4075	環状8号線	0.2	0.2	11.68	1.03
13100	13403110220	4075	環状8号線	0.2	0.2	11.68	1.03
13100	13403110210	4075	環状8号線	0.4	0.4	11.68	2.06
13100	13403110200	4075	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13403110190	4075	環状8号線	1.2	1.2	16.31	4.42
13100	13403110180	4075	環状8号線	1.3	1.3	23.01	3.39
13100	13403110170	4074	環状8号線	1.4	1.4	26.28	3.20
13100	13403110160	4074	環状8号線	1	1	18.20	3.30
13100	13403110150	4074	環状8号線	0.9	0.9	14.21	3.80
13100	13403110140	4074	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13304660010	1151	一般国道466号	0.9	0.9	9.73	5.55
13100	13304660020	1151	一般国道466号	1.1	1.1	12.80	5.16
13100	13403110120	4073	環状8号線	0.7	0.7	31.00	1.35
13100	13403110110	4073	環状8号線	1.9	1.9	28.43	4.01
13100	13403110100	4073	環状8号線	1.6	1.6	32.95	2.91
13100	13403110090	4073	環状8号線	1.9	1.9	26.68	4.27
13100	13403110080	4072	環状8号線	0.1	0.1	19.04	0.32
13100	13403110070	4072	環状8号線	1.2	1.2	22.90	3.14
13100	13403110060	4072	環状8号線	0.1	0.1	26.62	0.23
13100	13403110050	4072	環状8号線	2.2	2.2	18.52	7.13
13100	13300150200	1056	一般国道15号	0.6	0.6	10.74	3.35
13100	13300150190	1056	一般国道15号	1.5	1.5	22.59	3.98
13100	13300150180	1056	一般国道15号	0.4	0.4	18.20	1.32
13100	13403180020	4102	環状7号線	1.2	1.2	25.74	2.80
13100	13403180010	44024	環状7号線	1	1	27.57	2.18
			計	32.5	32.5		105

資料: H22 道路交通センサス

表 3-4.8 整備後（外環ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	混雑時平 均旅行速 度(km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
13100	13118000010	1	関越自動車道	0.8	0.8	29.51	1.63
-	-	-	外環開通区間(関越～東名)	16	16	80.00	12.00
13000	13110100010	30004	東名高速道路	0.5	0.5	64.53	0.46
13100	13403110150	4074	環状8号線	0.9	0.9	14.21	3.80
13100	13403110140	4074	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13304660010	1151	一般国道466号	0.9	0.9	9.73	5.55
13100	13304660020	1151	一般国道466号	1.1	1.1	12.80	5.16
13100	13403110120	4073	環状8号線	0.7	0.7	31.00	1.35
13100	13403110110	4073	環状8号線	1.9	1.9	28.43	4.01
13100	13403110100	4073	環状8号線	1.6	1.6	32.95	2.91
13100	13403110090	4073	環状8号線	1.9	1.9	26.68	4.27
13100	13403110080	4072	環状8号線	0.1	0.1	19.04	0.32
13100	13403110070	4072	環状8号線	1.2	1.2	22.90	3.14
13100	13403110060	4072	環状8号線	0.1	0.1	26.62	0.23
13100	13403110050	4072	環状8号線	2.2	2.2	18.52	7.13
13100	13403110040	4071	環状8号線	1.8	1.8	17.22	6.27
13100	13301310020	1101	一般国道131号	0.5	0.5	10.05	2.99
13100	13301310010	1101	一般国道131号	0.7	0.7	19.93	2.11
13100	13403110020	4070	環状8号線	1.4	1.4	44.92	1.87
13100	13403110010	4070	環状8号線	1.5	1.5	46.75	1.93
13100	13303570290	4070	一般国道357号	1.5	1.5	64.54	1.39
13100	13303570280	41145	一般国道357号	1.5	1.5	60.44	1.49
13100	13303570270	1145	一般国道357号	4.6	4.6	46.53	5.93
			計	43.4	43.4		76

資料：H22 道路交通センサス

9) 現道等における、総重量 25 t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車両が通行できない区間を解消する。

外環(関越～東名)の現道である環状8号線はコンテナ通行支障区間が存在しないため、対象外。

10) 都市再生プロジェクトを支援する事業

II. 大都市圏における環状道路体系の整備

大都市圏において自動車交通の流れを抜本的に変革する環状道路を整備し、都心部の多数の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促す。

1. 東京圏における環状道路の整備

(1) 首都圏三環状道路の整備

東京圏において、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路及び中央環状線のいわゆる首都圏三環状道路の整備を推進する。

①このうち、現在事業中区間のうちの特に首都圏中央連絡自動車道西側区間、東京外かく環状道路東側区間及び中央環状線の3号線以北の区間について、その整備を積極的に推進し、平成19年度までに暫定的な環状機能を確認する。

②東京外かく環状道路（関越道～東名高速）については、現計画を地下構造に変更し、これに伴う都市計画の変更に向け早期に関係者間の調整を図る。その際、上部空間の利用や生活再建の方策について、地域において幅広い選択が可能となるよう積極的かつ柔軟に取り組む。

③首都圏三環状道路の整備が最も遅れている東名高速以南について、中央環状品川線の都市計画決定等、計画の具体化を図る。

(2) 横浜環状線の整備

横浜環状線の整備を推進するとともに、横浜港等に係る物流の円滑化等を図るため、横浜環状線北側区間と東名高速との接続区間の都市計画決定を早急を実現する。

2. 大阪圏における環状道路の整備

(1) 大阪都心部における新たな環状道路の整備

大阪都心部に新たな環状道路の形成を図る。その際、第二京阪道路の近畿自動車道までの供用に併せ、これを整備することを目標とする。

①このため、現在事業中である大和川線及び淀川左岸線について、これらと一体的に整備するスーパー堤防等の関連事業を積極的に推進する。

1) 三大都市圏の環状道路を形成する

外環は、首都圏の3環状道路の一部となっている。

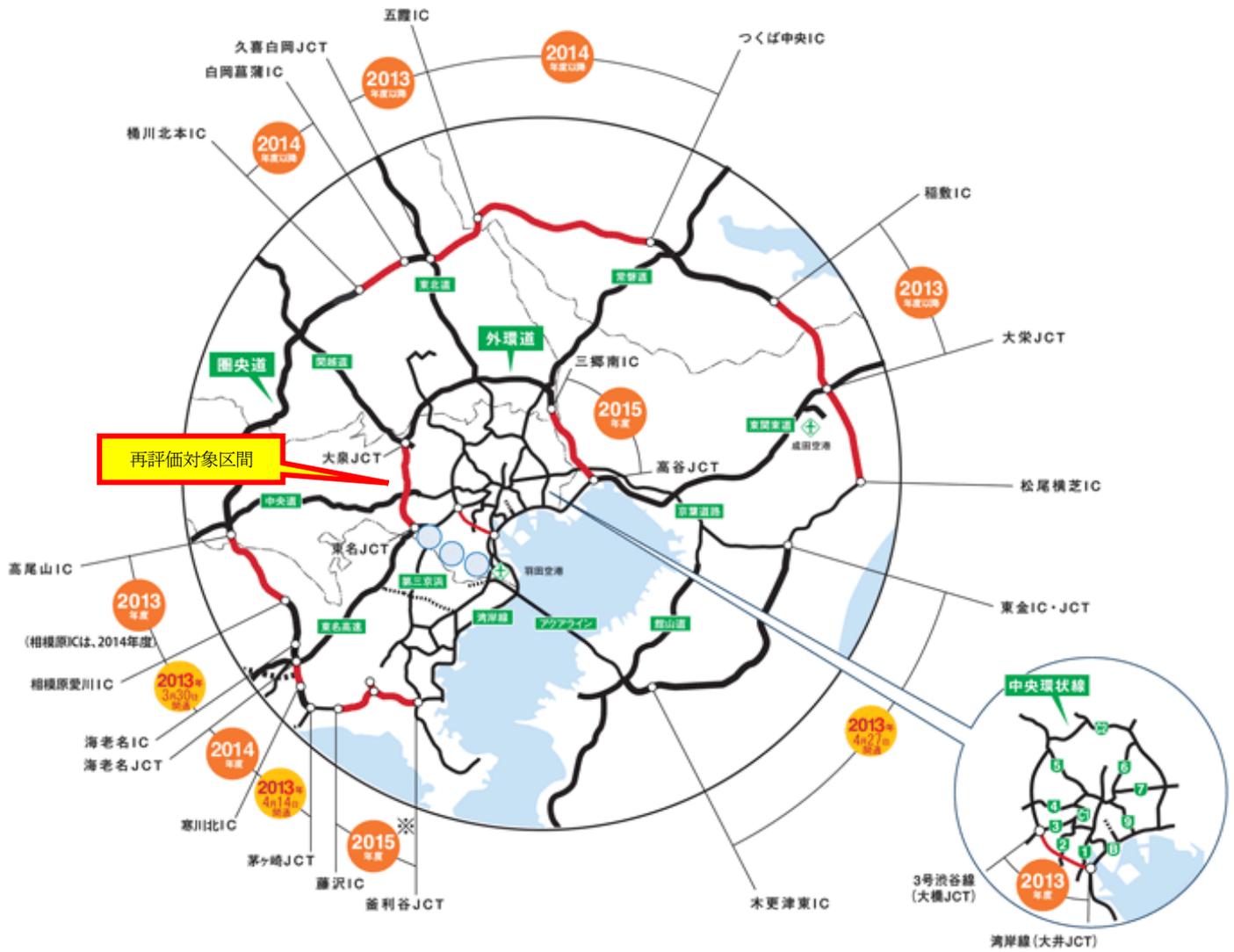


図 3-4.9 3環状ネットワーク図

12) 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

13) 中心市街地内で行う事業である

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

14) 新幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km² 以下である市街地内での事業である

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

15) DID 区域内の都市計画道路であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

16) 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発 (300 戸以上又は 16ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上) への連絡道路となる

沿線地域は、既存の住宅地街のため、連絡路がない住宅地開発は存在しない。

17) 高速自動車国道と並行する自専道 (A '路線) としての位置づけ有り

外環(関越～東名)は、一般国道の自専道ではないため、対象外。

※A '路線とは、高速道路に並行する一般国道自動車専用道路

18) 地域高規格道路の位置づけあり

外環(関越～東名)は、地域高規格道路ではないため、対象外。

19) 当該道路が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する



※使用した速度：既供用区間はH22センサスの12時間混雑時平均旅行速度、
外環開通後区間は設計速度である80km/h

図 3-4.10 さいたま市から横浜市までのルート図

【参考】拠点都市について

拠点都市として重要地である、さいたま市（さいたま市役所）と横浜市（横浜市役所）とした。

経路案内に用いる地名の選定条件		
区分	候補となる地名	表示される地名の例 (愛知県の場合)
①基準地	重要地の中の特に主要な都市。おおむね1県1都市。	名古屋
②重要地	県庁所在地、政令指定市、地方生活圏の中心都市など。	名古屋、豊橋、豊田
③主要地	二次生活圏の中心となっている市や町など。	瀬戸、春日井、小牧、一宮、犬山 など
④一般地	②、③以外の市町村、その他沿道の著名な地点など。	碧南、江南、刈谷、知多、長久手 など

注) 生活圏とは、地域を階層的な圏域(一次生活圏、二次生活圏、地方生活圏)に区分したものであり、各圏域については以下のような構成を標準としています。

一次生活圏… 役場、診療所、集会所、小中学校等基礎的な公共的施設を中心部に持ち、それらのサービスが及ぶ地域。圏域範囲は半径4～6km程度。

二次生活圏… 高度の買い物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等を中心部に持ち、いくつかの一次生活圏から構成される地域。圏域範囲は半径6～10km程度。

地方生活圏… 総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設を中心部に持ち、いくつかの二次生活圏から構成される地域。圏域範囲は半径20～30km程度。

資料：国土交通省 HP

図 3-4.11 生活圏の区分

表 3-4.9 各都道府県において表示される基準地・重要地・主要地一覧

都道府県名	基準地	重要地	主要地
埼玉県	—	さいたま、春日部、川越、熊谷、秩父、草加、所沢、東松山	入間、上尾、桶川、岩槻、川口、小川、行田、加須、越谷、久喜、鴻巣、蓮田、坂戸、飯能、深谷、戸田、三郷、長瀬、羽生、本庄、寄居、幸手、狭山、川島、日高、葛蒲、和光、栗橋、富士見、小鹿野、大宮、浦和
千葉県	—	柏、木更津、千葉、成田	市原、市川、勝浦、鴨川、佐倉、香取、東金、館山、成田空港、野田、船橋、松戸、茂原、八千代、匝瑳、四街道、浦安、銚子
東京都 (23区)	東京	浅草橋、池袋、上野、五反田、新宿、渋谷、品川、巣鴨、日本橋	赤羽、青戸、荻窪、赤羽橋、蒲田、板橋、飯田橋、大森、大原、王子、羽田、日比谷、東中野、本郷、馬込、丸子橋、三宅坂、目白、四谷、目黒、谷原、六本木、信濃町、砂町、千住、瀬田、高井戸、辰巳、高田馬場、戸田橋、等々力、成増、半蔵門、初台、晴海、亀戸、上馬、葛西、亀有、銀座、言問橋、高円寺、桜田門、大崎、三軒茶屋、新橋、四ツ木、西新井、三ノ輪、南砂、芝公園、市川橋、祝田橋、永代橋、恵比寿、大久保、大手町、御徒町、駒形橋、駒沢、笹目橋、水道橋、溜池、豊洲
(23区外)		八王子	秋川、五日市、あきる野、青梅、奥多摩、数馬、清瀬、狛江、小平、立川、高尾、西東京、多摩ニュータウン、調布、拝島橋、東村山、檜原、府中、町田、瑞穂、三鷹、福生
神奈川県	—	厚木、小田原、相模原、横須賀 横浜 川崎	伊勢原、江の島、鎌倉、茅ヶ崎、津久井、秦野、箱根、藤沢、松田、三崎、大和、湯河原、平塚、相模湖 磯子、市ヶ尾、新横浜、金沢、桜木町、綱島、鶴ヶ峰、鶴見、戸塚、長津田、東神奈川、保土ヶ谷、関内、高島 小杉、登戸、溝口

資料：国土交通省 HP

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

表 3-4.10 現況（都心部ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17セグメント 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	混雑時平 均旅行速 度(km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
11100	11300170930	11012	一般国道17号	0.8	0.8	12.44	3.86
11100	11300170920	11011	一般国道17号	0.1	0.1	16.98	0.35
11100	11300170910	11011	一般国道17号	1.1	1.1	16.98	3.89
11100	11300170900	11011	一般国道17号	1.8	1.8	19.17	5.63
11100	11302980080	31102	一般国道298号	0.5	0.5	21.90	1.37
11000	11302980070	1102	一般国道298号	0.1	0.1	18.35	0.33
11000	11302980060	1102	一般国道298号	0.2	0.2	17.20	0.70
11000	11302980050	1102	一般国道298号	0.4	0.4	26.20	0.92
11000	11302980040	1102	一般国道298号	1	1	17.93	3.35
11000	11300170040	1041	一般国道17号	0.6	0.6	28.39	1.27
11000	11300170030	1041	一般国道17号	1.7	1.7	25.40	4.02
11000	11200500020	30510	高速5号池袋線	0.6	0.6	22.89	1.57
11000	11200500030	30510	高速5号池袋線	0.1	0.1	22.89	0.26
13100	13200500180	520	高速5号池袋線	0.7	0.7	22.89	1.83
13100	13200500170	520	高速5号池袋線	1.2	1.2	22.89	3.15
13100	13200500160	520	高速5号池袋線	3.2	3.2	29.14	6.59
13100	13200500150	520	高速5号池袋線	2.9	2.9	49.53	3.51
13100	13200500140	520	高速5号池袋線	1.2	1.2	48.16	1.49
13100	13200500130	510	高速5号池袋線	1	1	49.55	1.21
13100	13200500120	510	高速5号池袋線	0.1	0.1	34.90	0.17
13100	13200500110	510	高速5号池袋線	0.2	0.2	34.90	0.34
13100	13200500100	510	高速5号池袋線	1.5	1.5	44.17	2.04
13100	13200500090	510	高速5号池袋線	1.3	1.3	44.51	1.75
13100	13200500080	510	高速5号池袋線	0.4	0.4	44.51	0.54
13100	13200500070	510	高速5号池袋線	1.3	1.3	39.21	1.99
13100	13200500060	510	高速5号池袋線	0.5	0.5	40.14	0.75
13100	13200500050	510	高速5号池袋線	0.7	0.7	40.14	1.05
13100	13200500040	510	高速5号池袋線	0.4	0.4	21.51	1.12
13100	13200500030	510	高速5号池袋線	0.1	0.1	21.51	0.28
13100	13200500020	510	高速5号池袋線	1	1	21.51	2.79
13100	13200500010	510	高速5号池袋線	0.8	0.8	18.06	2.66
13100	13200020040	502	高速都心環状線	1	1	23.86	2.51
13100	13200020050	502	高速都心環状線	0.1	0.1	14.45	0.42
13100	13200020060	502	高速都心環状線	0.6	0.6	14.45	2.49
13100	13200020070	502	高速都心環状線	0.2	0.2	17.39	0.69
13100	13200020080	502	高速都心環状線	0.2	0.2	23.33	0.51
13100	13200110010	506	高速1号上野線	0.9	0.5	51.96	1.04
13100	13200010010	501	高速都心環状線	0.9	0.9	65.71	0.82
13100	13200010020	501	高速都心環状線	0.9	0.9	77.95	0.69
13100	13200010030	501	高速都心環状線	0.1	0.1	57.22	0.10
13100	13200010040	501	高速都心環状線	0.2	0.2	60.90	0.20
13100	13200010050	501	高速都心環状線	0.5	0.5	63.42	0.47
13100	13200010060	501	高速都心環状線	1.1	1.1	65.51	1.01
13100	13200010070	501	高速都心環状線	0.4	0.4	65.51	0.37
13100	13200010080	501	高速都心環状線	0.6	0.6	60.81	0.59
13100	13200100010	505	高速1号羽田線	0.6	0.6	33.25	1.08
13100	13200100020	505	高速1号羽田線	1.1	1.1	29.24	2.26
13100	13200100030	505	高速1号羽田線	1.9	1.9	36.89	3.09
13100	13200100040	505	高速1号羽田線	1.7	1.7	36.89	2.77
13100	13200100050	505	高速1号羽田線	1.6	1.6	36.89	2.60
13100	13200100060	505	高速1号羽田線	0.6	0.6	73.50	0.49
13100	13200100070	505	高速1号羽田線	0.6	0.6	74.75	0.48
13100	13200100080	505	高速1号羽田線	0.8	0.8	74.75	0.64
13100	13200100090	505	高速1号羽田線	1.1	1.1	77.34	0.85
13100	13200100100	505	高速1号羽田線	1.3	1.3	70.12	1.11
13100	13200100110	505	高速1号羽田線	0.8	0.8	67.84	0.71
13100	13200100120	505	高速1号羽田線	0.7	0.7	68.71	0.61
13100	1320100010	30516	高速神奈川1号横羽線	0.9	0.9	68.71	0.79
14130	14201100010	501	高速神奈川1号横羽線	0.8	0.8	65.39	0.73
14100	14201100020	501	高速神奈川1号横羽線	3.6	3.6	74.83	2.89
14100	14201100030	501	高速神奈川1号横羽線	2	2	48.49	2.47
14130	14201100040	501	高速神奈川1号横羽線	0.1	0.1	48.49	0.12
14100	14201100050	501	高速神奈川1号横羽線	0.7	0.7	53.56	0.78
14100	14201100060	501	高速神奈川1号横羽線	2.2	2.2	67.56	1.95
14100	14201100070	501	高速神奈川1号横羽線	0.7	0.7	70.17	0.60
14100	14201100080	501	高速神奈川1号横羽線	0.6	0.6	70.17	0.51
14100	14201100090	501	高速神奈川1号横羽線	0.4	0.4	71.84	0.33
14100	14201100100	501	高速神奈川1号横羽線	2.1	2.1	72.84	1.73
14100	14201100110	501	高速神奈川1号横羽線	1.3	1.3	65.76	1.19
14100	14201100120	502	高速神奈川1号横羽線	0.1	0.1	46.81	0.13
14100	14201100130	502	高速神奈川1号横羽線	0.9	0.9	46.81	1.15
14100	14201100140	502	高速神奈川1号横羽線	0.9	0.9	54.58	0.99
14100	14201100150	502	高速神奈川1号横羽線	0.1	0.1	74.45	0.08
14100	14201100160	502	高速神奈川1号横羽線	1.8	1.8	74.45	1.45
			計	67.2	66.8		107

資料：H22 道路交通センサス

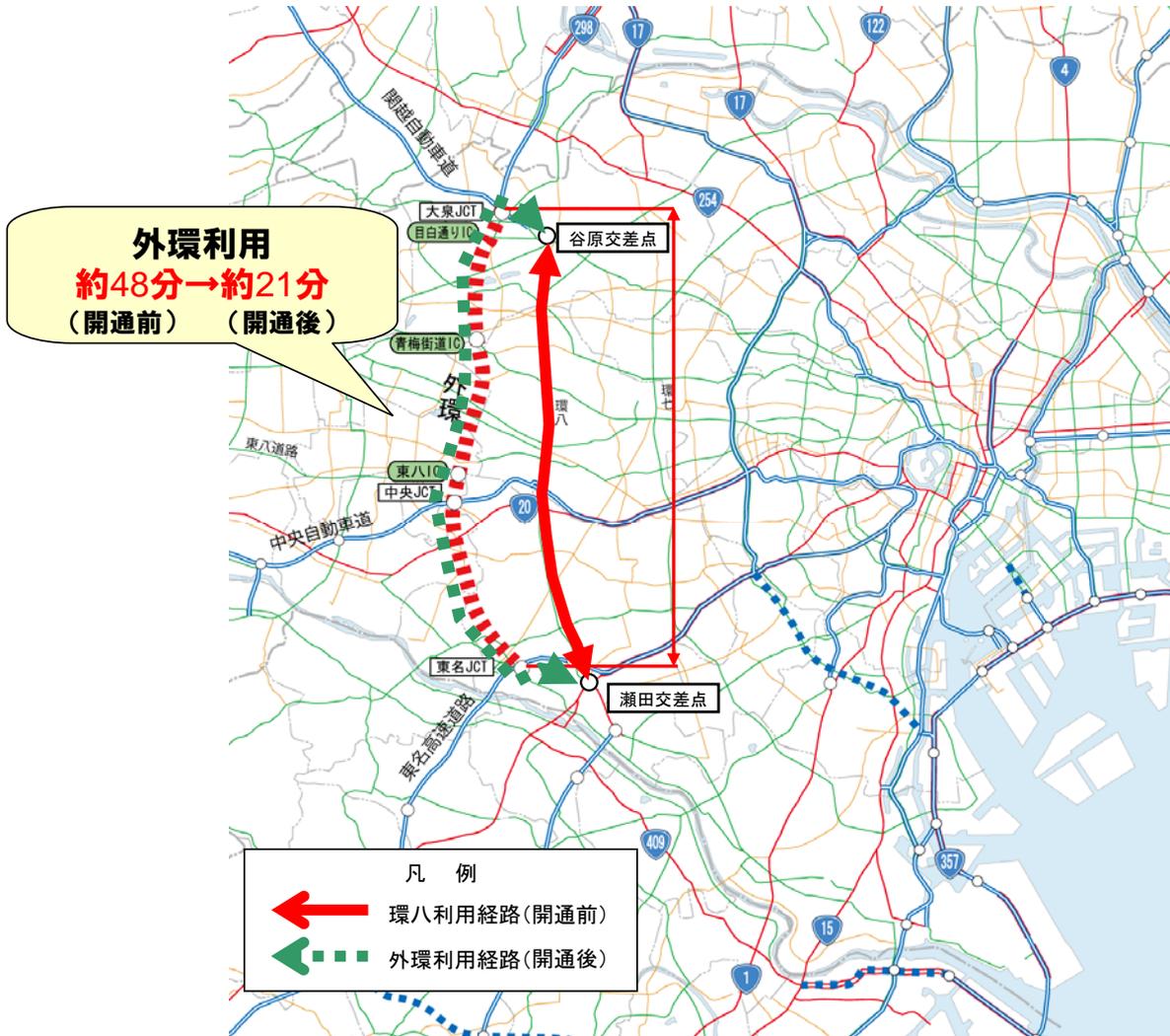
3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

表 3-4.11 開通後（外環ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	混雑時平均 旅行速度 (km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
11100	11300170930	11012	一般国道17号	0.8	0.8	12.44	3.86
11100	11300170920	11011	一般国道17号	0.1	0.1	16.98	0.35
11100	11300170910	11011	一般国道17号	1.1	1.1	16.98	3.89
11100	11300170900	11011	一般国道17号	1.8	1.8	19.17	5.63
11100	11302980080	31102	一般国道298号	0.5	0.5	21.90	1.37
11000	11302980070	1102	一般国道298号	0.1	0.1	18.35	0.33
11000	11302980060	1102	一般国道298号	0.2	0.2	17.20	0.70
11000	11302980050	1102	一般国道298号	0.4	0.4	26.20	0.92
11000	11302980040	1102	一般国道298号	1	1	17.93	3.35
11000	11302980030	1101	一般国道298号	0.6	0.6	19.12	1.88
11000	11111100050	10	東京外環自動車道	0.9	0.9	37.23	1.45
11000	11111100040	9	東京外環自動車道	1.1	1.1	46.31	1.43
11000	11111100030	9	東京外環自動車道	1	1	46.31	1.30
11000	11111100020	8	東京外環自動車道	2.1	2.1	32.08	3.93
11000	11111100010	7	東京外環自動車道	2.1	2.1	84.89	1.48
13100	13111100010	30005	東京外環自動車道	1.3	1.3	84.89	0.92
-	-	-	外環開通区間(関越～東名)	16	16	80.00	12.00
13000	13110100010	30004	東名高速道路	0.5	0.5	64.53	0.46
14130	14110100010	1	東名高速道路	1.9	1.9	64.53	1.77
14130	14110100020	1	東名高速道路	2.4	2.4	64.53	2.23
14130	14110100030	1	東名高速道路	1	1	70.50	0.85
14100	14110100040	30001	東名高速道路	4.8	4.8	70.50	4.09
14100	14110100050	1	東名高速道路	0.8	0.8	70.08	0.68
14100	14110100060	1	東名高速道路	1.1	1.1	70.08	0.94
14100	14110100070	1	東名高速道路	0.4	0.4	70.08	0.34
14100	14110100080	1	東名高速道路	4	4	70.08	3.42
14100	14110100090	1	東名高速道路	0.4	0.4	68.16	0.35
13000	13300160010	1001	一般国道16号	0.2	0.2	15.87	0.76
14100	14300160770	11031	一般国道16号	0.2	0.2	46.58	0.26
14100	14300160760	11031	一般国道16号	0.1	0.1	46.58	0.13
14100	14300160750	11031	一般国道16号	1.4	1.4	46.58	1.80
14100	14300160320	11030	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)	2	2	22.15	5.42
14100	14300160330	11029	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)	2.8	2.8	29.15	5.76
14100	14300160340	11028	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)	1	1	36.92	1.63
14100	14300160350	11028	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)	1.8	1.8	50.04	2.16
14100	14300160360	11028	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)	1.1	1.1	31.83	2.07
14100	14300160370	11025	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)	1.3	1.3	62.89	1.24
14100	14201400100	504	高速神奈川3号狩場線	0.9	0.9	37.72	1.43
14100	14201400070	504	高速神奈川3号狩場線	1.5	1.5	56.60	1.59
14100	14201400060	504	高速神奈川3号狩場線	0.7	0.7	61.31	0.69
14100	14300160220	1024	一般国道16号	0.8	0.8	17.36	2.76
14100	14300160230	1024	一般国道16号	0.4	0.4	12.23	1.96
14100	14300160240	1024	一般国道16号	0.2	0.2	15.45	0.78
			計	64.8	64.8		90

資料：H22 道路交通センサス

20) 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する



※使用した速度：既供用区間は H22 センサスの 12 時間混雑時平均旅行速度、外環開通後区間は設計速度である 80km/h

図 3-4.12 谷原から瀬田までのルート図

【参考】日常活動圏について

隣接する日常活動圏として主要地である、谷原（谷原交差点）と瀬田（瀬田交差点）とした。

経路案内に用いる地名の選定条件		
区分	候補となる地名	表示される地名の例 (愛知県の場合)
①基準地	重要地の中の特に主要な都市。おおむね1県1都市。	名古屋
②重要地	県庁所在地、政令指定市、地方生活圏の中心都市など。	名古屋、豊橋、豊田
③主要地	二次生活圏の中心となっている市や町など。	瀬戸、春日井、小牧、一宮、犬山 など
④一般地	②、③以外の市町村、その他沿道の著名な地点など。	碧南、江南、刈谷、知多、長久手 など

注) 生活圏とは、地域を階層的な圏域(一次生活圏、二次生活圏、地方生活圏)に区分したものであり、各圏域については以下のような構成を標準としています。
 一次生活圏… 役場、診療所、集会所、小中学校等基礎的な公共的施設を中心部に持ち、それらのサービスが及ぶ地域。圏域範囲は半径4～6km程度。
 二次生活圏… 高度の買い物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等を中心部に持ち、いくつかの一次生活圏から構成される地域。圏域範囲は半径6～10km程度。
 地方生活圏… 総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設を中心部に持ち、いくつかの二次生活圏から構成される地域。圏域範囲は半径20～30km程度。

資料：国土交通省 HP

図 3-4.13 生活圏の区分

表 3-4.12 各都道府県において表示される基準値・重要地・主要地一覧

都道府県名	基準地	重要地	主要地
埼玉県	—	さいたま、春日部、川越、熊谷、秩父、草加、所沢、東松山	入間、上尾、桶川、岩槻、川口、小川、行田、加須、越谷、久喜、鴻巣、蓮田、坂戸、飯能、深谷、戸田、三郷、長瀬、羽生、本庄、寄居、幸手、狭山、川島、日高、菖蒲、和光、栗橋、富士見、小鹿野、大宮、浦和
千葉県	—	柏、木更津、千葉、成田	市原、市川、勝浦、鴨川、佐倉、香取、東金、館山、成田空港、野田、船橋、松戸、茂原、八千代、匝瑳、四街道、浦安、銚子
東京都 (23区)	東京	浅草橋、池袋、上野、五反田、新宿、渋谷、品川、巣鴨、日本橋	赤羽、青戸、荻窪、赤羽橋、蒲田、板橋、飯田橋、大森、大原、王子、羽田、日比谷、東中野、本郷、馬込、丸子橋、三宅坂、目白、四谷、目黒、谷原、六本木、信濃町、砂町、千住、瀬田、高井戸、辰巳、高田馬場、戸田橋、等々力、成増、半蔵門、初台、晴海、亀戸、上馬、葛西、亀有、銀座、言問橋、高円寺、桜田門、大崎、三軒茶屋、新橋、四ツ木、西新井、三ノ輪、南砂、芝公園、市川橋、祝田橋、永代橋、恵比寿、大久保、大手町、御徒町、駒形橋、駒沢、笹目橋、水道橋、溜池、豊洲
(23区外)		八王子	秋川、五日市、あきる野、青梅、奥多摩、数馬、清瀬、狛江、小平、立川、高尾、西東京、多摩ニュータウン、調布、拝島橋、東村山、檜原、府中、町田、瑞穂、三鷹、福生
神奈川県	—	厚木、小田原、相模原、横須賀	伊勢原、江の島、鎌倉、茅ヶ崎、津久井、秦野、箱根、藤沢、松田、三崎、大和、湯河原、平塚、相模湖
		横浜	磯子、市ヶ尾、新横浜、金沢、桜木町、綱島、鶴ヶ峰、鶴見、戸塚、長津田、東神奈川、保土ヶ谷、関内、高島
		川崎	小杉、登戸、溝口

資料：国土交通省 HP

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

表 3-4.13 現況（環八ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	平均旅行 速度 (km/h)	所要時間 (分) 12h平
13100	13604430010	6056	南田中町旭町線	1.9	1.9	20.05	5.11
13100	13403110330	4077	環状8号線	0.2	0.2	17.91	0.58
13100	13403110320	4077	環状8号線	0.1	0.1	10.25	0.54
13100	13403110310	4077	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13403110300	4077	環状8号線	0.2	0.2	12.87	0.80
13100	13403110290	4077	環状8号線	1	1	17.05	3.63
13100	13403110280	4076	環状8号線	1.4	1.4	18.93	3.74
13100	13403110270	4076	環状8号線	1.9	1.9	14.67	6.43
13100	13400070440	44005	杉並あきる野線	0.2	0.2	9.74	1.01
13100	13403110250	44005	環状8号線	0.3	0.3	10.44	1.49
13100	13400140310	44005	新宿国立線	1.1	1.1	15.41	3.93
13100	13403110230	4075	環状8号線	0.2	0.2	11.68	0.91
13100	13403110220	4075	環状8号線	0.2	0.2	11.68	0.91
13100	13403110210	4075	環状8号線	0.4	0.4	11.68	1.82
13100	13403110200	4075	環状8号線	0	0	0.00	0.00
13100	13403110190	4075	環状8号線	1.2	1.2	16.31	3.71
13100	13403110180	4075	環状8号線	1.3	1.3	23.01	3.27
13100	13403110170	4074	環状8号線	1.4	1.4	26.28	3.25
13100	13403110160	4074	環状8号線	1	1	18.20	3.32
13100	13403110150	4074	環状8号線	0.9	0.9	14.21	3.81
			計	14.9	14.9		48

資料：H22 道路交通センサス

表 3-4.14 開通後（外環ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	平均旅行 速度 (km/h)	所要時間 (分) 12h平
13100	13400240010	4026	練馬所沢線	0.5	0.5	15.49	1.71
13100	13400240150	14026	練馬所沢線	0.7	0.7	16.24	2.15
13100	13118000010	1	関越自動車道	0.8	0.8	29.51	1.07
-	-	-	外環開通区間(関越～東名)	16	16	80.00	12.00
13000	13110100010	30004	東名高速道路	0.5	0.5	64.53	0.45
13100	13403110150	4074	環状8号線	0.9	0.9	14.21	3.81
			計	19.4	19.4		21

資料：H22 道路交通センサス

21) 現道等における交通不能区間を解消する

現道である環状8号線、環状7号線は、交通不能区間が存在しないため、対象外。

22) 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する

現道である環状8号線、環状7号線は、4車線道路であり、大型車すれ違い困難区間ではないため、対象外。

23) 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる



※使用した速度：既供用区間はH22センサスの12時間混雑時平均旅行速度、外環開通後区間は設計速度である80km/h

図 3-4.14 さいたま市から川崎市までのルート図

【参考】日常活動圏について

日常活動圏として重要地である、さいたま市（さいたま市役所）と川崎市（川崎市役所）とした。

経路案内に用いる地名の選定条件		
区分	候補となる地名	表示される地名の例 (愛知県の場合)
①基準地	重要地の中の特に主要な都市。おおむね1県1都市。	名古屋
②重要地	県庁所在地、政令指定市、地方生活圏の中心都市など。	名古屋、豊橋、豊田
③主要地	二次生活圏の中心となっている市や町など。	瀬戸、春日井、小牧、一宮、犬山 など
④一般地	②、③以外の市町村、その他沿道の著名な地点など。	碧南、江南、刈谷、知多、長久手 など

注) 生活圏とは、地域を階層的な圏域(一次生活圏、二次生活圏、地方生活圏)に区分したものであり、各圏域については以下のような構成を標準としています。

一次生活圏… 役場、診療所、集会所、小中学校等基礎的な公共的施設を中心部に持ち、それらのサービスが及ぶ地域。圏域範囲は半径4～6km程度。

二次生活圏… 高度の買い物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等を中心部に持ち、いくつかの一次生活圏から構成される地域。圏域範囲は半径6～10km程度。

地方生活圏… 総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設を中心部に持ち、いくつかの二次生活圏から構成される地域。圏域範囲は半径20～30km程度。

資料：国土交通省 HP

図 3-4.15 生活圏の区分

表 3-4.15 各都道府県において表示される基準値・重要地・主要地一覧

都道府県名	基準地	重要地	主要地
埼玉県	—	さいたま、春日部、川越、熊谷、秩父、草加、所沢、東松山	入間、上尾、桶川、岩槻、川口、小川、行田、加須、越谷、久喜、鴻巣、蓮田、坂戸、飯能、深谷、戸田、三郷、長瀬、羽生、本庄、寄居、幸手、狭山、川島、日高、菖蒲、和光、栗橋、富士見、小鹿野、大宮、浦和
千葉県	—	柏、木更津、千葉、成田	市原、市川、勝浦、鴨川、佐倉、香取、東金、館山、成田空港、野田、船橋、松戸、茂原、八千代、匝瑳、四街道、浦安、銚子
東京都 (23区)	東京	浅草橋、池袋、上野、五反田、新宿、渋谷、品川、巣鴨、日本橋	赤羽、青戸、荻窪、赤羽橋、蒲田、板橋、飯田橋、大森、大原、王子、羽田、日比谷、東中野、本郷、馬込、丸子橋、三宅坂、目白、四谷、目黒、谷原、六本木、信濃町、砂町、千住、瀬田、高井戸、辰巳、高田馬場、戸田橋、等々力、成増、半蔵門、初台、晴海、亀戸、上馬、葛西、亀有、銀座、言問橋、高円寺、桜田門、大崎、三軒茶屋、新橋、四ツ木、西新井、三ノ輪、南砂、芝公園、市川橋、祝田橋、永代橋、恵比寿、大久保、大手町、御徒町、駒形橋、駒沢、笹目橋、水道橋、溜池、豊洲
(23区外)		八王子	秋川、五日市、あきる野、青梅、奥多摩、数馬、清瀬、狛江、小平、立川、高尾、西東京、多摩ニュータウン、調布、拝島橋、東村山、檜原、府中、町田、瑞穂、三鷹、福生
神奈川県	—	厚木、小田原、相模原、横須賀 横浜 川崎	伊勢原、江の島、鎌倉、茅ヶ崎、津久井、秦野、箱根、藤沢、松田、三崎、大和、湯河原、平塚、相模湖 磯子、市ヶ尾、新横浜、金沢、桜木町、綱島、鶴ヶ峰、鶴見、戸塚、長津田、東神奈川、保土ヶ谷、関内、高島 小杉、登戸、溝口

資料：国土交通省 HP

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

表 3-4.16 現況（都心部ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	混雑時平均 旅行速度 (km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
11100	11300170930	11012	一般国道17号	0.8	0.8	12.44	3.86
11100	11300170920	11011	一般国道17号	0.1	0.1	16.98	0.35
11100	11300170910	11011	一般国道17号	1.1	1.1	16.98	3.89
11100	11300170900	11011	一般国道17号	1.8	1.8	19.17	5.63
11100	11302980080	31102	一般国道298号	0.5	0.5	21.90	1.37
11000	11302980070	1102	一般国道298号	0.1	0.1	18.35	0.33
11000	11302980060	1102	一般国道298号	0.2	0.2	17.20	0.70
11000	11302980050	1102	一般国道298号	0.4	0.4	26.20	0.92
11000	11302980040	1102	一般国道298号	1	1	17.93	3.35
11000	11300170040	1041	一般国道17号	0.6	0.6	28.39	1.27
11000	11300170030	1041	一般国道17号	1.7	1.7	25.40	4.02
11000	11200500020	30510	高速5号池袋線	0.6	0.6	22.89	1.57
11000	11200500030	30510	高速5号池袋線	0.1	0.1	22.89	0.26
13100	13200500180	520	高速5号池袋線	0.7	0.7	22.89	1.83
13100	13200500170	520	高速5号池袋線	1.2	1.2	22.89	3.15
13100	13200500160	520	高速5号池袋線	3.2	3.2	29.14	6.59
13100	13200500150	520	高速5号池袋線	2.9	2.9	49.53	3.51
13100	13200500140	520	高速5号池袋線	1.2	1.2	48.16	1.49
13100	13200500130	510	高速5号池袋線	1	1	49.55	1.21
13100	13200500120	510	高速5号池袋線	0.1	0.1	34.90	0.17
13100	13200500110	510	高速5号池袋線	0.2	0.2	34.90	0.34
13100	13200500100	510	高速5号池袋線	1.5	1.5	44.17	2.04
13100	13200500090	510	高速5号池袋線	1.3	1.3	44.51	1.75
13100	13200500080	510	高速5号池袋線	0.4	0.4	44.51	0.54
13100	13200500070	510	高速5号池袋線	1.3	1.3	39.21	1.99
13100	13200500060	510	高速5号池袋線	0.5	0.5	40.14	0.75
13100	13200500050	510	高速5号池袋線	0.7	0.7	40.14	1.05
13100	13200500040	510	高速5号池袋線	0.4	0.4	21.51	1.12
13100	13200500030	510	高速5号池袋線	0.1	0.1	21.51	0.28
13100	13200500020	510	高速5号池袋線	1	1	21.51	2.79
13100	13200500010	510	高速5号池袋線	0.8	0.8	18.06	2.66
13100	13200020040	502	高速都心環状線	1	1	23.86	2.51
13100	13200020050	502	高速都心環状線	0.1	0.1	14.45	0.42
13100	13200020060	502	高速都心環状線	0.6	0.6	14.45	2.49
13100	13200020070	502	高速都心環状線	0.2	0.2	17.39	0.69
13100	13200020080	502	高速都心環状線	0.2	0.2	23.33	0.51
13100	13200110010	506	高速1号上野線	0.9	0.9	51.96	1.04
13100	13200010010	501	高速都心環状線	0.9	0.9	65.71	0.82
13100	13200010020	501	高速都心環状線	0.9	0.9	77.95	0.69
13100	13200010030	501	高速都心環状線	0.1	0.1	57.22	0.10
13100	13200010040	501	高速都心環状線	0.2	0.2	60.90	0.20
13100	13200010050	501	高速都心環状線	0.5	0.5	63.42	0.47
13100	13200010060	501	高速都心環状線	1.1	1.1	65.51	1.01
13100	13200010070	501	高速都心環状線	0.4	0.4	65.51	0.37
13100	13200010080	501	高速都心環状線	0.6	0.6	60.81	0.59
13100	13200100010	505	高速1号羽田線	0.6	0.6	33.25	1.08
13100	13200100020	505	高速1号羽田線	1.1	1.1	29.24	2.26
13100	13200100030	505	高速1号羽田線	1.9	1.9	36.89	3.09
13100	13200100040	505	高速1号羽田線	1.7	1.7	36.89	2.77
13100	13200100050	505	高速1号羽田線	1.6	1.6	36.89	2.60
13100	13200100060	505	高速1号羽田線	0.6	0.6	73.50	0.49
13100	13200100070	505	高速1号羽田線	0.6	0.6	74.75	0.48
13100	13200100080	505	高速1号羽田線	0.8	0.8	74.75	0.64
13100	13200100090	505	高速1号羽田線	1.1	1.1	77.34	0.85
13100	13200100100	505	高速1号羽田線	1.3	1.3	70.12	1.11
13100	13200100110	505	高速1号羽田線	0.8	0.8	67.84	0.71
13100	13200100120	505	高速1号羽田線	0.7	0.7	68.71	0.61
13100	13201100010	30516	高速神奈川1号横羽線	0.9	0.9	68.71	0.79
14130	14201100010	501	高速神奈川1号横羽線	0.8	0.8	65.39	0.73
14130	14304090060	1055	一般国道409号	0.3	0.3	10.02	1.80
14130	14304090070	1055	一般国道409号	2.4	2.4	20.64	6.98
14130	14304090080	1055	一般国道409号	0.6	0.6	15.57	2.31
14130	14300150010	1011	一般国道15号	0.6	0.6	41.90	0.86
14130	14300150020	1011	一般国道15号	0.2	0.2	18.66	0.64
			計	53.8	53.8		103

資料：H22 道路交通センサス

3. 将来交通量推計及び整備効果に係る説明資料の作成

表 3-4.17 開通後（外環ルート）

指定市コード 都道府県支庁	基本区間番号	H17センサ 番号	路線名	距離 (km)	考慮延長 (km)	混雑時平均 旅行速度 (km/h)	所要時間 Ⅲ (分) 平日混雑
11100	11300170930	11012	一般国道17号	0.8	0.8	12.44	3.86
11100	11300170920	11011	一般国道17号	0.1	0.1	16.98	0.35
11100	11300170910	11011	一般国道17号	1.1	1.1	16.98	3.89
11100	11300170900	11011	一般国道17号	1.8	1.8	19.17	5.63
11100	11302980080	31102	一般国道298号	0.5	0.5	21.90	1.37
11000	11302980070	1102	一般国道298号	0.1	0.1	18.35	0.33
11000	11302980060	1102	一般国道298号	0.2	0.2	17.20	0.70
11000	11302980050	1102	一般国道298号	0.4	0.4	26.20	0.92
11000	11302980040	1102	一般国道298号	1	1	17.93	3.35
11000	11302980030	1101	一般国道298号	0.6	0.6	19.12	1.88
11000	11111100050	10	東京外環自動車道	0.9	0.9	37.23	1.45
11000	11111100040	9	東京外環自動車道	1.1	1.1	46.31	1.43
11000	11111100030	9	東京外環自動車道	1	1	46.31	1.30
11000	11111100020	8	東京外環自動車道	2.1	2.1	32.08	3.93
11000	11111100010	7	東京外環自動車道	2.1	2.1	84.89	1.48
13100	13111100010	30005	東京外環自動車道	1.3	1.3	84.89	0.92
-	-	-	外環開通区間(関越～東名)	16	16	80.00	12.00
13000	13110100010	30004	東名高速道路	0.5	0.5	64.53	0.46
13100	13403110150	4074	環状8号線	0.9	0.9	14.21	3.80
13100	13302460260	1116	一般国道246号	0.6	0.6	23.28	1.55
13100	13302460270	1117	一般国道246号	1	0.5	36.40	1.65
13100	13302460360	31117	一般国道246号	0.6	0.6	7.78	4.63
13100	13302460370	31117	一般国道246号	0.3	0.3	7.88	2.29
14130	14302460680	1033	一般国道246号	0.3	0.3	8.99	2.00
14130	14500010050	4027	幸多摩線	1.3	1.3	11.05	7.06
14130	14500010040	4027	幸多摩線	0.8	0.8	31.36	1.53
14130	14500010030	4027	幸多摩線	5.2	5.2	31.36	9.95
14130	14500010020	4026	幸多摩線	0.6	0.6	30.20	1.19
14130	14500010010	4026	幸多摩線	3	3	30.20	5.96
14130	14304090110	1054	一般国道409号	0.4	0.4	39.10	0.61
14130	14400090020	4009	川崎府中線	0.4	0.4	16.85	1.42
14130	14400090010	4009	川崎府中線	0.9	0.9	16.85	3.20
			計	47.9	47.4		92

資料：H22 道路交通センサス

24) 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する

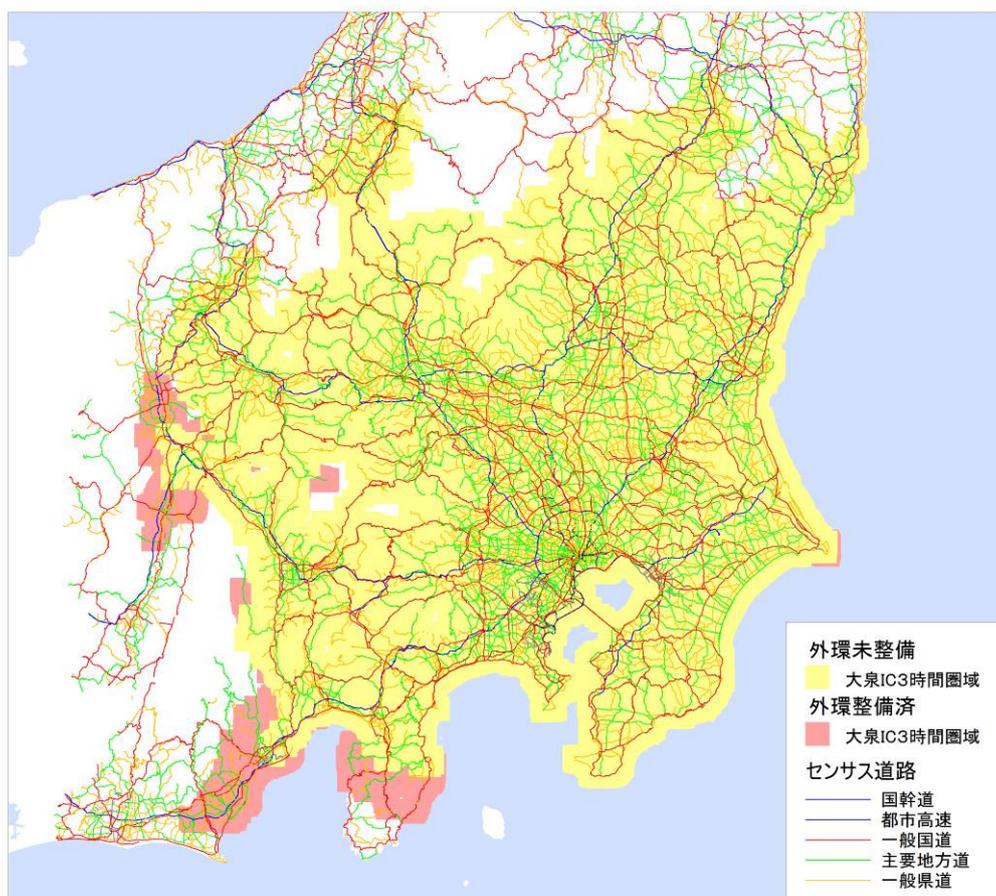
外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

25) 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する

外環(関越～東名)は、将来的なプロジェクトとして、支援する可能性はあるが、現段階で明確なプロジェクトがないため、対象外とした。

26) 主要な観光地へのアクセス向上が期待される

外環(関越～東名)の整備により、大泉 IC からの圏域（3時間）が広がり、観光地へのアクセス向上が期待されるため、該当。



資料：H22 道路交通センサス

図 3-4.16 大泉 IC からの 3 時間到達圏域

27) 特別立法に基づく事業である

外環(関越～東名)は、特別立法に基づく事業ではないため、対象外。

28) 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である

新規整備の公共公益施設へ直結する道路ではないため、対象外。

29) 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

(2) 暮らし

1) 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

2) 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される

外環(関越～東名)は、自専道のため、対象外。

3) 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り

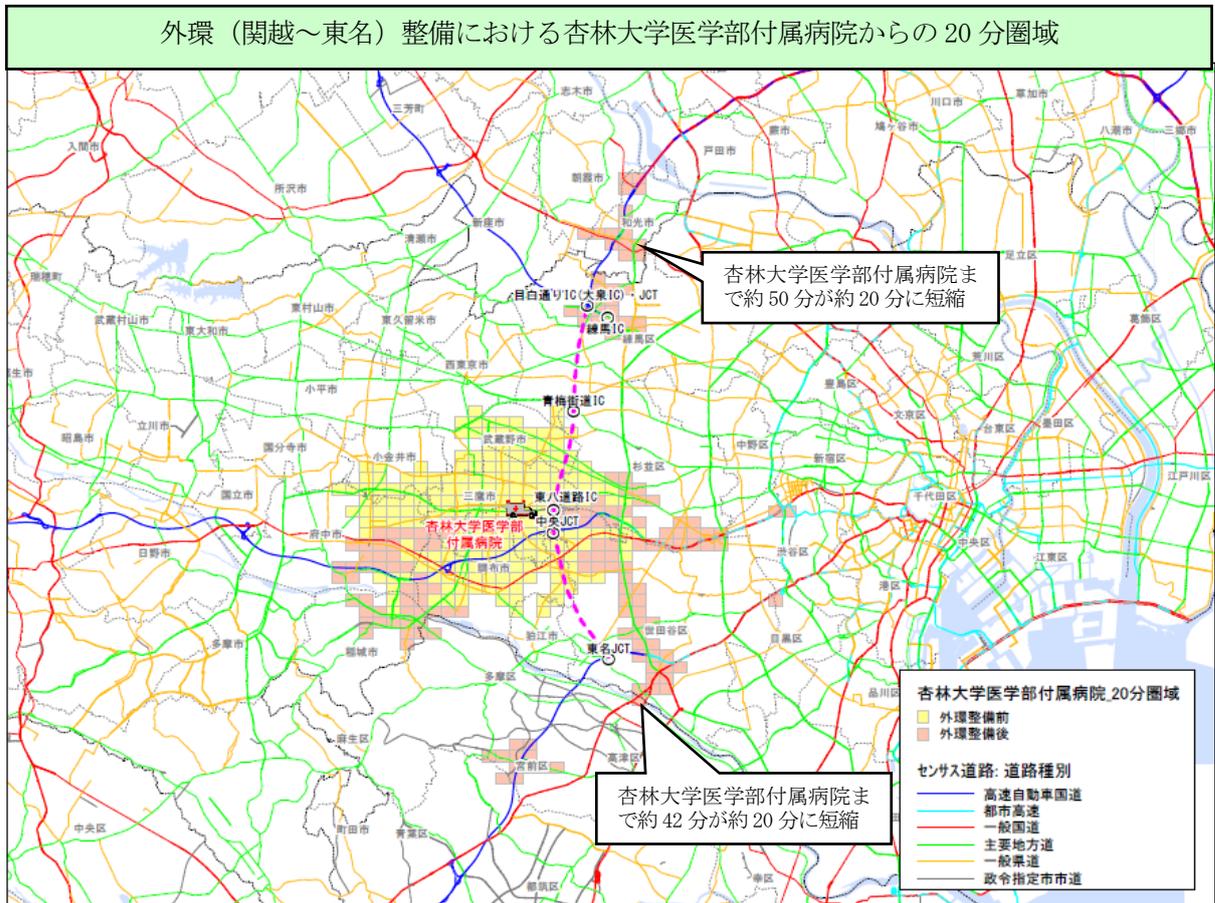
外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

4) 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

5) 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

外環(関越～東名)が整備されることにより、第三次医療施設である杏林大学医学部附属病院からの20分圏域が広がり、アクセス向上が図られる地域が増加するため、該当。



資料：H17 国勢調査、H22 道路交通センサスより作成

※圏域の算出方法: 既存道路はH22 道路交通センサスの混雑時平均旅行速度を用いて、病院から20分で到達できる範囲を算出、外環(関越～東名)区間は設計速度である80km/hを用いて算出した。

※人口は、H17 国勢調査地域メッシュ統計(総務省統計局)における500mメッシュ人口を用いて、病院から20分で到達できる範囲から算出

※20分は呼吸停止時の死亡率が100%になる時間より設定

図 3-4.17 杏林大学医学部附属病院からの20分到達圏域

(3) 安全

1) 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

2) 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される

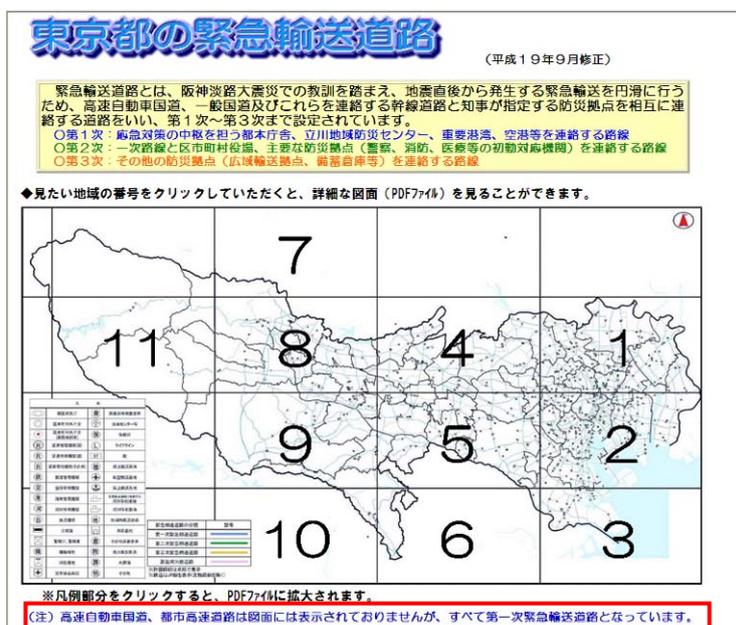
外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

3) 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する

外環(関越～東名)周辺の近隣市は、複数の幹線道路が存在し、孤立化する集落は存在しないため、対象外。

4) 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり

外環(関越～東名)は、高速自動車国道であり、緊急輸送道路ネットワークに位置づけられている。



資料：東京都建設局 HP

図 3-4.18 東京都の緊急輸送道路

5) 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する

外環(関越～東名)は、三環状の一部となっており、中央環状が通行止めとなった場合、代替路として機能するため、該当。

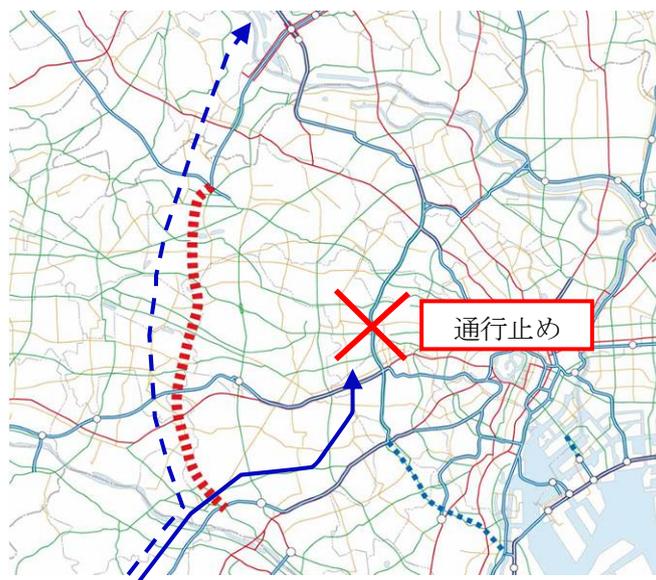


図 3-4.19 緊急輸送道路図 (東京都)

6) 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。(A'路線としての位置づけがある場合)

外環(関越～東名)は、A'路線ではないため、対象外。

7) 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される

外環の現道には、防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等は存在しないため、対象外。

8) 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する

外環の現道には、事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間は存在しないため、対象外。

9) 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する

外環(関越～東名)の周辺は、市街地であり、新たに避難路へ1km以内で到達できる地区は増加しないため、対象外。

10) 幅員6m以上の道路がないため、消火活動が出来ない地区が解消する

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

11) 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす

外環(関越～東名)は、地下構造のため、対象外。

(4) 環境

1) 対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂排出量

表 3-4.18 CO₂排出量

事業名	効果分析							
	渋滞損失時間(万人時/年)		CO2排出量(t/年)		NOX排出量(t/年)		SPM排出量(t/年)	
	区間a		区間a		区間a		区間a	
	削減量	削減率	削減量	削減率	削減量	削減率	削減量	削減率
東京外かく環状道路 (関越～東名)	5,000	1.3%	165,000	0.4%	259	0.5%	13.3	0.5%

※区間 a とは、当該事業による影響を受ける区間（原則として費用便益分析の対象リンク）

資料：22G 東京地区他道路整備計画検討業務

2) 現道等における自動車からのNO_x排出削減率

表 3-4.19 NO_x排出量

事業名	効果分析							
	渋滞損失時間(万人時/年)		CO2排出量(t/年)		NOX排出量(t/年)		SPM排出量(t/年)	
	区間a		区間a		区間a		区間a	
	削減量	削減率	削減量	削減率	削減量	削減率	削減量	削減率
東京外かく環状道路 (関越～東名)	5,000	1.3%	165,000	0.4%	259	0.5%	13.3	0.5%

※区間 a とは、当該事業による影響を受ける区間（原則として費用便益分析の対象リンク）

資料：22G 東京地区他道路整備計画検討業務

3) 現道等における自動車からのSPM排出削減率

表 3-4.20 SPM排出量

事業名	効果分析							
	渋滞損失時間(万人時/年)		CO2排出量(t/年)		NOX排出量(t/年)		SPM排出量(t/年)	
	区間a		区間a		区間a		区間a	
	削減量	削減率	削減量	削減率	削減量	削減率	削減量	削減率
東京外かく環状道路 (関越～東名)	5,000	1.3%	165,000	0.4%	259	0.5%	13.3	0.5%

※区間 a とは、当該事業による影響を受ける区間（原則として費用便益分析の対象リンク）

資料：22G 東京地区他道路整備計画検討業務

4) 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある

環状8号線、環状7号線には、夜間騒音レベル（70 d B）を超過する箇所が存在しているが、外環（関越～東名）の整備により交通量が転換し、交通量は減少するものの要請限度を下回ることが期待できるかは不明のため、対象外。

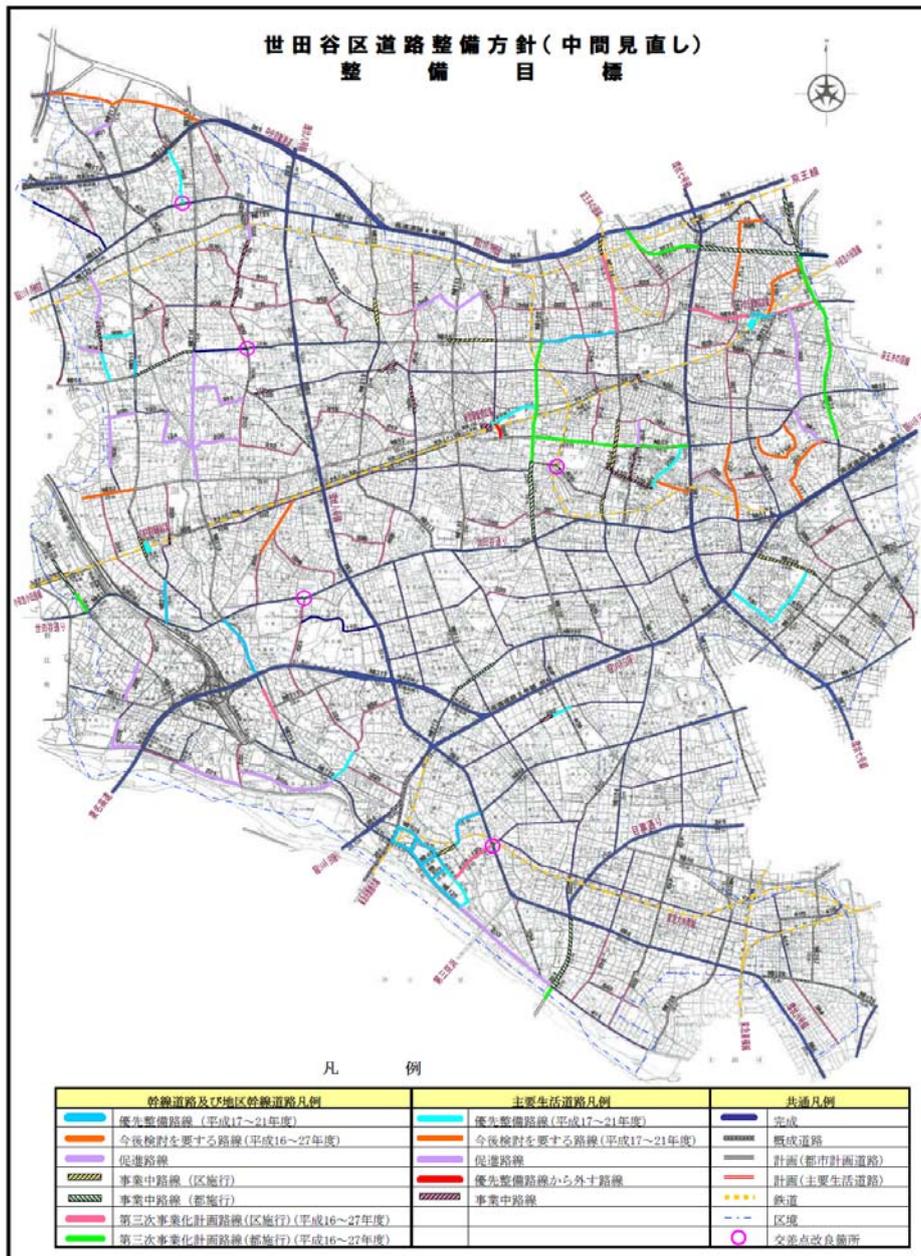
5) その他、環境や景観上の効果が期待される

その他は、現時点で定量的な効果として捉えることができないため、対象外。

(5) その他

1) 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている

外環(関越～東名)は、プログラムによる位置づけはないため、対象外。



資料：世田谷区道路整備方針

図 3-4.20 緊急輸送道路図(東京都)

2) 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり

3 環状としての大規模事業であるが、一体的に整備する必要がないため、対象外。

3) 他機関との連携プログラムに位置づけられている

「10年後の東京への実行プログラム 2009」（東京都）に「東京の最大の弱点である渋滞を解消する三環状道路等の整備促進」として位置づけられているため、該当。

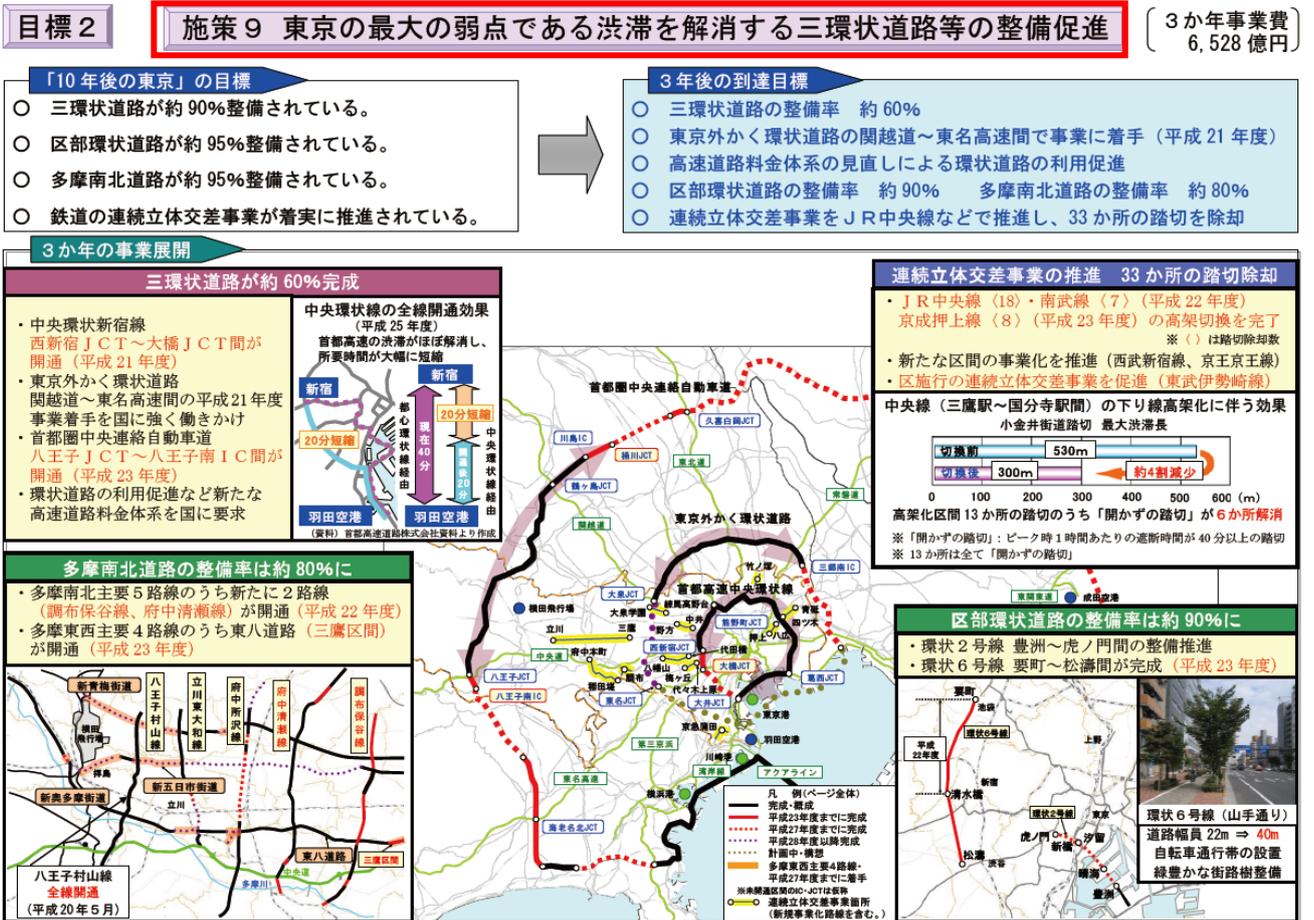


図 3-4.21 三環状道路などの整備促進

4) その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる

本事業の整備により、環状 8 号線の交通量が減少し、渋滞が緩和されることで混雑を避けて生活道路に入りこんでいた通り抜け自動車が環状 8 号線を走行するようになり、その結果、生活道路の安全性向上が見込まれる。