

1 道路交通への効果と影響

インターチェンジを設置する場合、インターチェンジの利用交通による交通の変化が見込まれます。ここでは、インターチェンジの利用の見込みや、周辺道路の交通量の変化などを比較します。なお、今後、計画条件等の変更により、交通量は変わります。

インターチェンジ利用交通量

A インターチェンジを設置しない場合

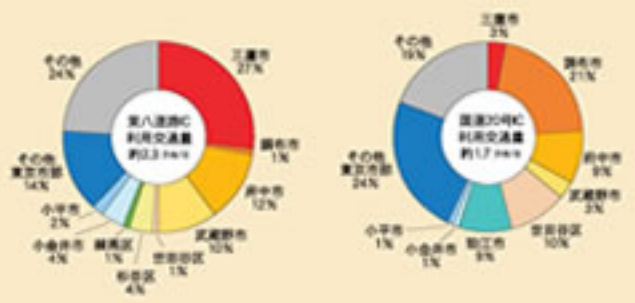


(インターチェンジを設置しないため、既存のインターチェンジを利用することになります。)

B 東八道路と国道20号に東名・関越両方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



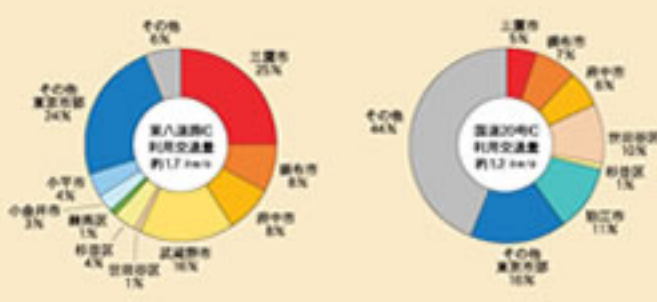
東八道路IC 利用交通量
2.3万台/日
(関越方向 1.3万台/日)
(東名方向 1.0万台/日)
国道20号IC 利用交通量
1.7万台/日
(関越方向 0.7万台/日)
(東名方向 1.0万台/日)



C 東八道路南側に東名方向、国道20号北側に関越方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



東八道路IC 利用交通量
1.7万台/日
(東名方向)
国道20号IC 利用交通量
1.2万台/日
(関越方向)



D 東八道路南側に東名・関越両方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



東八道路IC 利用交通量
2.8万台/日
(関越方向 1.4万台/日)
(東名方向 1.4万台/日)



周辺道路の交通量の変化

単位：万台/日

		東八道路 (牟礼付道)	国道20号 (つつじヶ丘付道)
現況		2.2	4.7
	外環を整備しない場合	3.3	4.3
将来	外環を整備する場合	A	4.3
	B	3.6	5.3
	C	3.7	4.9
	D	3.9	4.5

推計の条件
 ・東八道路、関布保谷線、環八通り等の供用を見込んでいる。
 ・将来の時点は平成42年を前提としている。
 ・東八道路及び国道20号以外のICは無しを前提としている。
 ・外環は、湾岸道までの区間を前提としている。

解説

- A** ・外環本線の整備により、東八道路や国道20号では、外環を整備しない場合と大きな変化は見られません。(なお、東八道路の交通量が、現況より増加しておりますが、東八道路の4車線化(環八通りまで)を見込んだことによるものです。)
- B** ・国道20号インターチェンジの利用交通は、4案の中で最大となると見込まれます。
 ・国道20号の交通量が、4案の中で最大となると見込まれます。
- C** ・東八道路インターチェンジ、国道20号インターチェンジの利用交通は、B案より少ないものとなると見込まれます。
 ・東八道路、国道20号の交通量は、4案の中で中間的なものとなると見込まれます。
- D** ・東八道路インターチェンジの利用交通は、4案の中で最大となると見込まれます。
 ・東八道路の交通量は、4案の中で最大となると見込まれます。