

1 道路交通への効果と影響

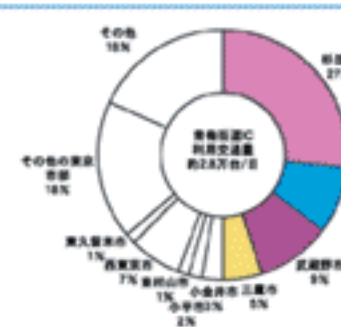
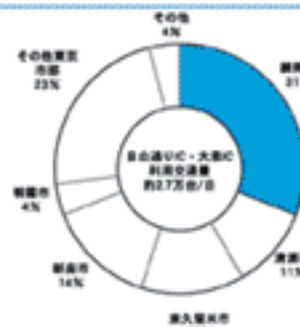
- 外環の整備にともなう、環八通り、目白通り、青梅街道等、地域の道路の交通の変化を見ます。
 - 目白通りと青梅街道にインターチェンジを設置した場合、インターチェンジの利用交通や目白通り、青梅街道の交通の変化を見ます。
- ※なお、今後の計画条件等の変更により、交通量は変わります。



目白通りと青梅街道にインターチェンジがある場合の交通の変化

目白通りIC・大泉IC（既設）利用交通量
約2.7万台/日
【目白通りIC（東名高速方向）約0.6万台/日】 【大泉IC（既設外環埼玉・関越道方向）約2.1万台/日】

青梅街道IC利用交通量
約2.8万台/日
【関越方向 約1.8万台/日】 【東名方向 約1.0万台/日】



	環八通り (新青梅街道～ 早稲田通り)	笹目通り (南田中～谷原)	目白通り (谷原～練馬IC)	青梅街道 (関町付近)	青梅街道 (上井草付近)
外環を整備する場合 (IC無し)	5.0	3.4	5.6	4.8	4.3
外環を整備する場合 (目白通りIC・青梅街道IC有り)	4.7	3.2	5.7	5.7	4.8

解説

- ・目白通りにインターチェンジを設置する場合、目白通りの交通量は、インターチェンジを設置しない場合と同程度と見込まれます。
- ・青梅街道にインターチェンジを設置する場合、インターチェンジを設置しない場合と比較すると、青梅街道の交通量はインターチェンジ出入口の郊外側、都心側ともに増加し、交通負荷が増大すると見込まれます。
- ・目白通りと青梅街道にインターチェンジがある場合、環八通りの交通量は、インターチェンジがない場合と比較すると減少すると見込まれます。

外環の整備による交通の変化

単位：万台/日

	環八通り (新青梅街道～ 早稲田通り)	笹目通り (南田中～谷原)	目白通り (谷原～練馬IC)	青梅街道 (関町付近)	青梅街道 (上井草付近)	
現況	6.4	6.3	6.7	5.0	4.3	
将来	外環を整備しない場合	5.8	4.6	5.9	4.9	4.5
	外環を整備する場合 (IC無し)	5.0	3.4	5.6	4.8	4.3

解説

- ・外環を整備する場合(IC無し)、環八通りや笹目通り及び目白通りの交通量は、現況あるいは将来外環を整備しない場合と比較すると減少し、渋滞状況が改善すると見込まれます。
- ・青梅街道の交通量は、現況程度と変わらないと見込まれます。

推計の条件
 ・将来の時点は平成42年を前提としている。(三環状、環八等の主要都計道完成を前提)
 ・外環は、両岸までの区間を前提としている。
 ・IC無しは、51Cとも無い場合を想定している。目白通りIC・青梅街道IC有りの場合は、それ以外のICは無しと想定している。

大泉周辺の交通問題

大泉・練馬インターチェンジ周辺では、周辺道路の整備を進めていますが、関越道が首都高速に接続されていないこと、及び外環道が大泉で終点となっていることもあり、周辺の生活道路への交通の流入や、谷原の交差点での混雑等の問題が発生しています。

外環が整備されることにより、これらの問題は大きく改善されることを見込まれます。

単位：万台/日

	関越道 練馬IC 利用交通	外環 大泉IC 利用交通	
現況	4.4	4.0	
将来	外環を整備しない場合	3.8	4.1
	外環を整備する場合 (IC無し)	3.4	2.8
	外環を整備する場合 (目白通りIC・青梅街道IC有り)	3.4	2.1



練馬区三原台付近
(通り抜け自動車が生
活道路に侵入しています)

解説

- ・外環を整備する場合、大泉・練馬インターチェンジの利用交通は、現況あるいは将来外環を整備しない場合と比較すると減少し、大泉インターチェンジ周辺の混雑緩和に一定の効果があると見込まれます。
- ・目白通りと青梅街道にインターチェンジを設置する場合、インターチェンジを設置しない場合と比較すると、大泉インターチェンジでは更に利用交通が減少し、大泉周辺の混雑緩和に効果があると見込まれます。