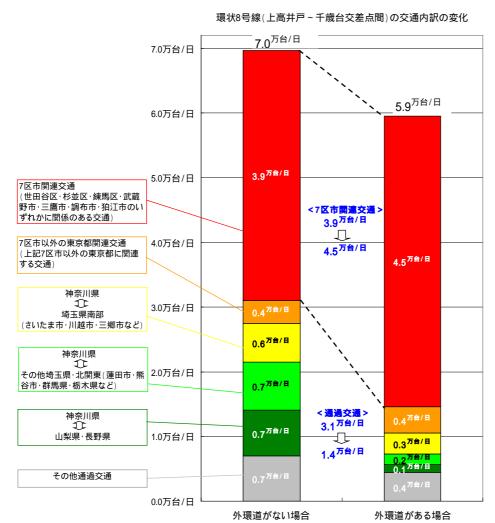
大型車交通量の変化

- シミュレーションの結果、環状 8 号線の大型車交通量はほぼ半減し、環状 7 号線においても明確に減少すると試算された。一方、東西方向の道路にはあまり大きな変化は現れないと考えられる。
- なお、個別路線の交通量の変化は次のように試算された。
 - 環状 8 号線(谷原交差点~瀬田交差点間)では、 $0.5^{\frac{76}{1}}$ ~ $0.9^{\frac{76}{1}}$ の大型車交通量が減少する。現況の大型車交通量が $1.5^{\frac{76}{1}}$ ~ $1.9^{\frac{76}{1}}$ であり、区間によっては大型車交通量の減少率は5割を超える。
 - 環状7号線(豊玉陸橋~上馬交差点間)では0.1 ^{万台/日}~0.3 ^{万台/日}の大型車交通量が減少する。
 - 青梅街道は高円寺陸橋下交差点の周辺で 0.2 ^{万台旧}減少している他は、概ね 0.1 ^{万台旧}程度 の減少となっている。
 - 甲州街道(国道 20 号)は、環状 8 号線~吉祥寺通り間で 0.1 万台/日増加、環状 7 号線の 西側で 0.1 ~ 0.2 万台/日減少している他は、あまり変化は見られない。
 - 国道 246号(上馬交差点~溝口交差点間)では、0.1 万台/日 ~ 0.2 万台/日の減少となっている。

3) 交通内訳の変化(環状8号線での例)

- シミュレーションの結果、交通の内訳を分析すると、通過交通量が $3.1^{\frac{76}{1}}$ から $1.4^{\frac{76}{1}}$ へ、半分以下に減少すると考えられる。
- このような通過交通の減少により、環状 8 号線が空いた分、他の道路などに迂回していた地元 (7区市)関連の交通が環状 8 号線を利用するようになることと考えられる。
- このような、幹線道路への交通の転換は、外環道の周辺の複数路線で発生していると考えられる。
- なお、環状8号線の交通内訳の変化は次のように試算される。
 - 環状 8 号線の通過交通が、3.1 ^{万台/日}から 1.4 ^{万台/日}に減少するが、これは外環道への転換と 考えられる。
 - 交通量が減り道路の走行速度が上がるため、環状 8 号線周辺の道路を通行している交通が環状 8 号線を通行するようになる。このため環状 8 号線では地元(7区市)に関連した交通が 3.9 万台/日から 4.5 万台/日に増加する。周辺の道路の交通量は、この差分である 0.6 万台/日分、少なくなることが考えられる。
 - このような通過交通の減少、地元(7区市)に関連する交通の増加が相殺しあい、結果 として、環状8号の交通量は15%減少となる。
 - このような、幹線道路への転換の現象は、他の道路でも発生していると考えられる。



0.1 万台/日未満はその他とした