

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 万台/日～ 0.9 万台/日の大型車交通量が減少する。現況の大型車交通量が 1.5 万台/日～ 1.9 万台/日であり、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/日減少している他は、概ね 0.1 万台/日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 万台/日 から 1.4 万台/日 へ、半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。

