

外環と周辺道路の交通量変化

1．伊勢田協議員の指摘について

(1) 国道463号:所沢市坂之下

上信越道が関越に接続し関越の交通量が増加したことが原因で所沢インター近くの交通量が増加したとすると、現在検討中の外環についても、外環が東名まで延伸することによって、外環のインター近くで交通量が増加する可能性があるのではないだろうか。

(2) 浦和草加線:草加市花栗

『平成6年度道路交通センサス 一般交通量調査 箇所別基本表』の平成2年度欄には3002台と掲載されていた。埼玉県庁に確認すると、平成2年当時は花栗部分は道路が開通していなかったため、推測で出したということ。一方、伊勢田協議員が引用した氷川町は、平成2年当時には浦和草加線と呼ばれていたものの、バイパスが完成したため現在は市道となっており、また、氷川町のある道路は行き先が異なるため、浦和草加線の変化を見るためには適切ではないと思われる。

(3) 環状7号線:北区上十条

平成2年と平成6年を比較した交通量変化をご紹介いただいたが、私たち市民が心配しているのは、道路が新設されると、周辺道路の交通量が一時的には減少するかもしれないが、再び車が集まってきて元に戻ってしまうのではないかということであるから、開通直後だけではなく、経年変化を見るべきである。

また、東京の交通量全体が平成2年から11年までの間に2割増加したということだが、この時期はバブル崩壊後のことであるから、景気とは別の理由によるものだと思われる。

2．外環と周辺道路の交通量変化

以上のことから、開通前後の1日ずつ、わずかな地点を取り出して外環の効果を評価するのは難しく、やはり、外環開通によって交通が転換する可能性があると思われる観測地点一つ一つについて、交通量の変化を確認したい。

- ・ 外環本線は、和光IC～三郷JCTは平成4年11月、大泉JCT～和光ICは平成6年3月供用開始
- ・ 道路交通センサス(平日12時間値)の観測地点と交通量より作成
- ・ 並行道路は、都心側の高速道路、および環七～463号線間の幹線道路について外環に相当する区間にある観測地点を選択
- ・ 放射道路は、ジャンクションやインターチェンジで外環と接続する道路について、環七～外環間の観測地点を選択

埼玉県「道路交通センサス」中の選択した地点



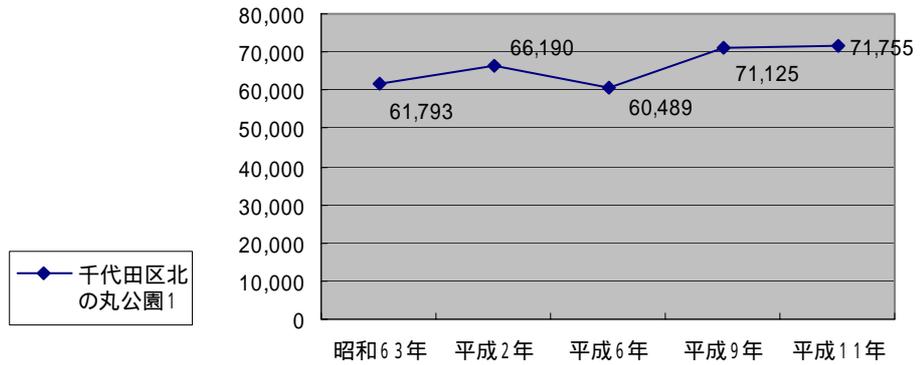
東京都「道路交通センサス」中の選択した地点



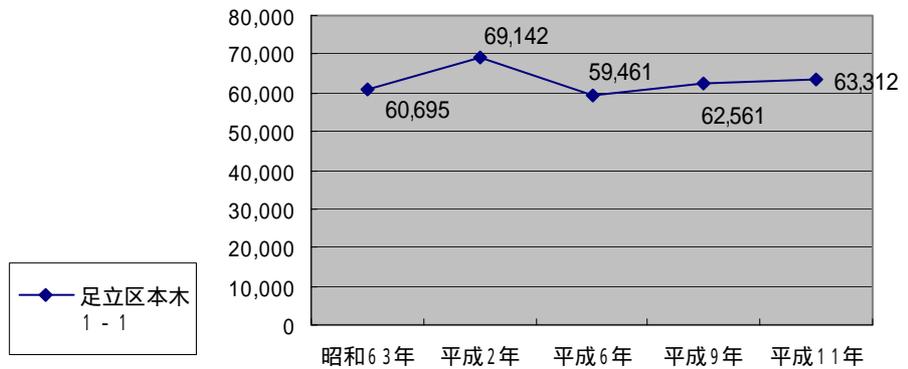
外環本線
並行道路
放射道路

(1) 並行道路

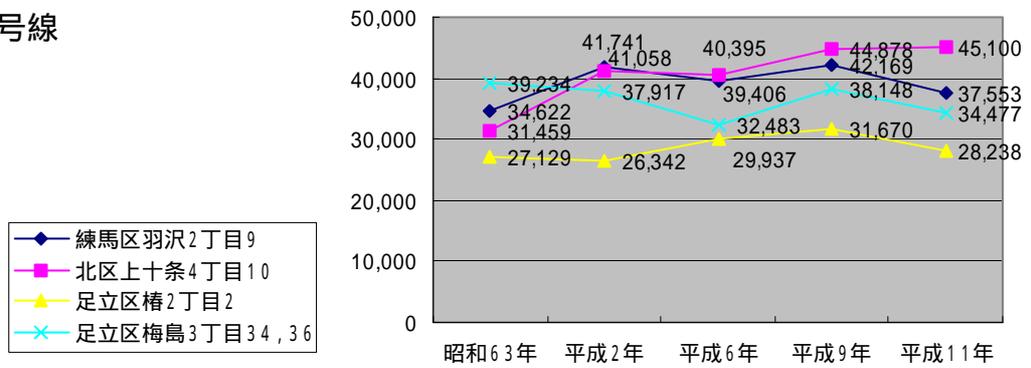
都心環状線



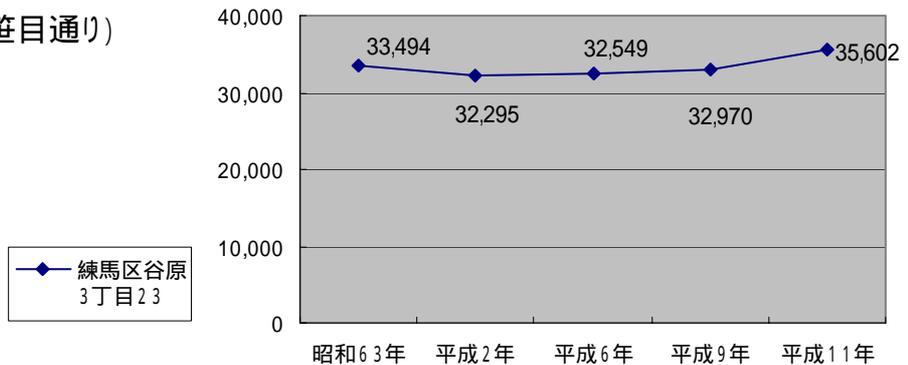
中央環状線



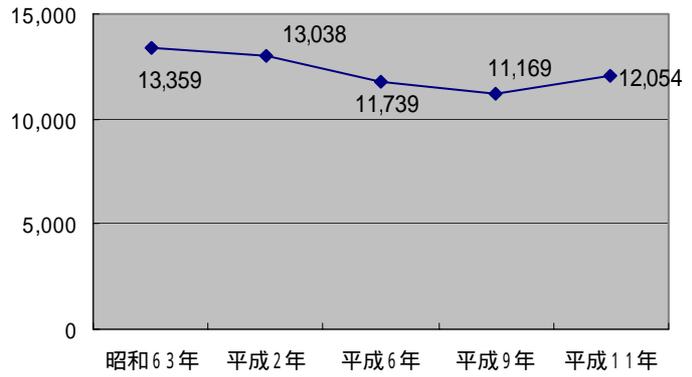
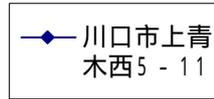
環状七号線



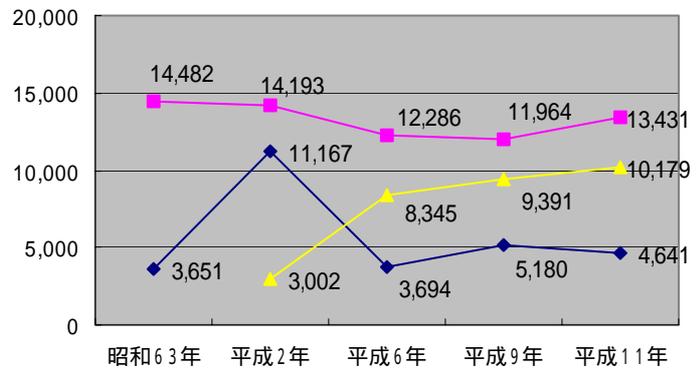
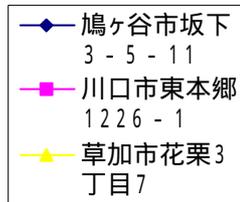
南田中旭町線(笹目通り)



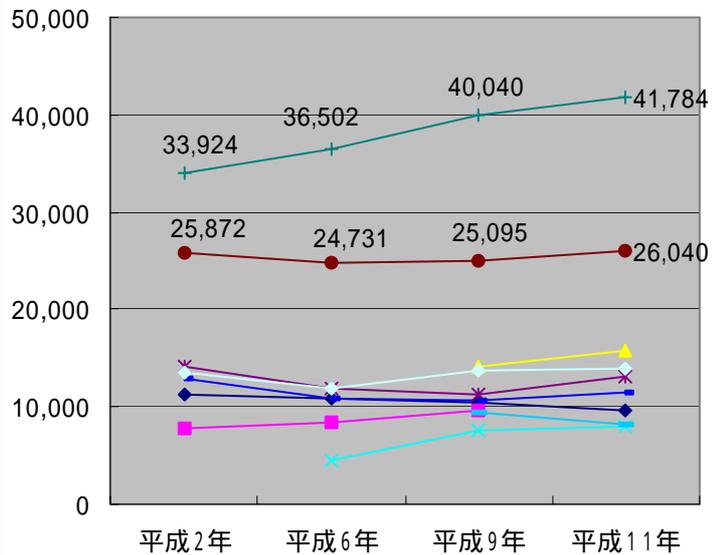
蕨鳩ヶ谷線



浦和草加線

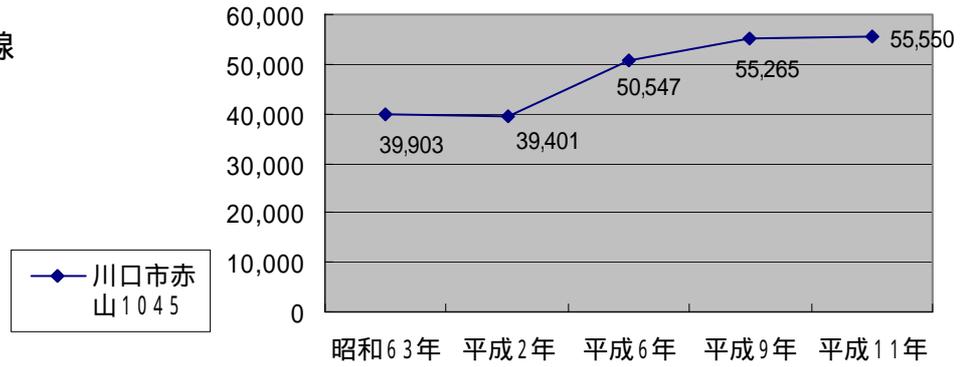


一般国道463号

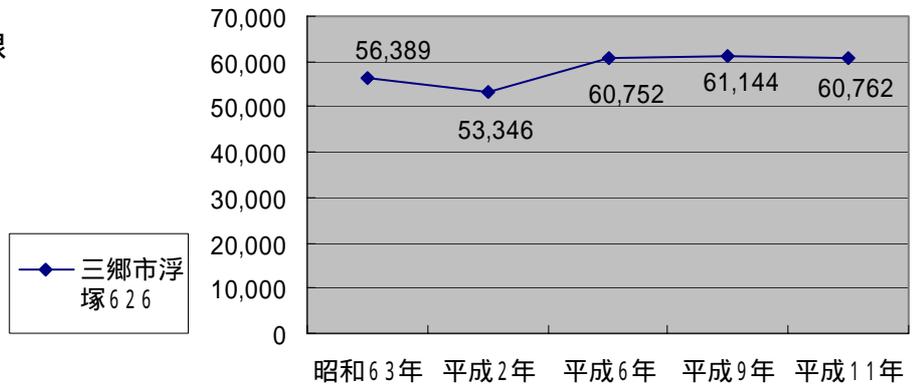


(2) 放射道路

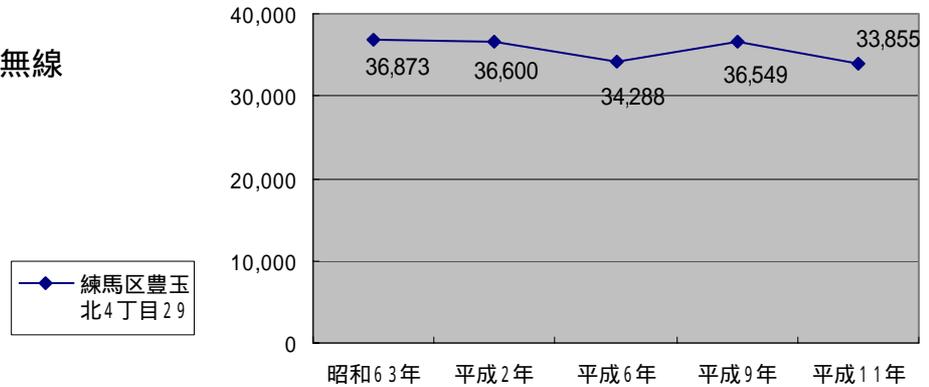
高速川口線



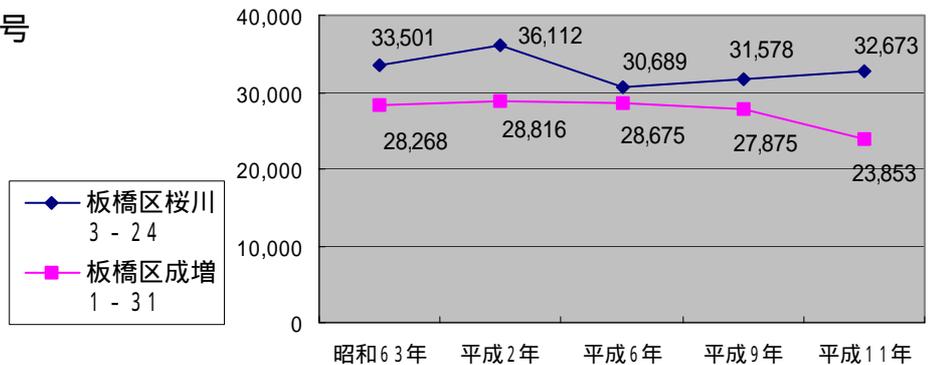
高速6号三郷線



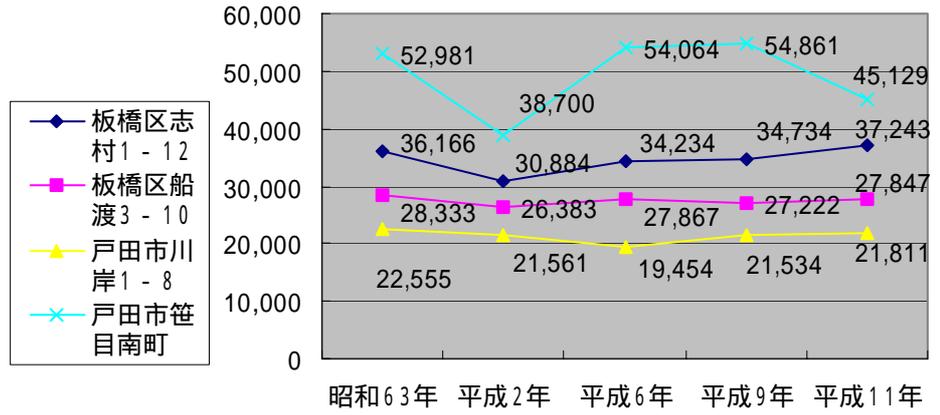
千代田練馬田無線
(目白通り)



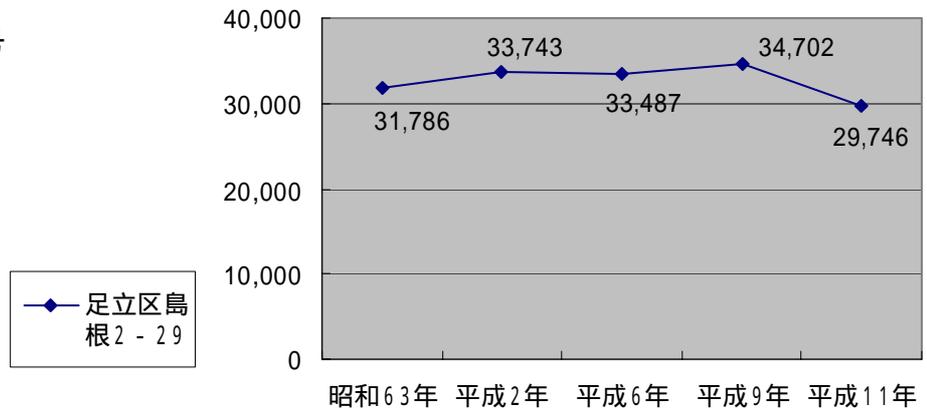
一般国道254号
(川越街道)



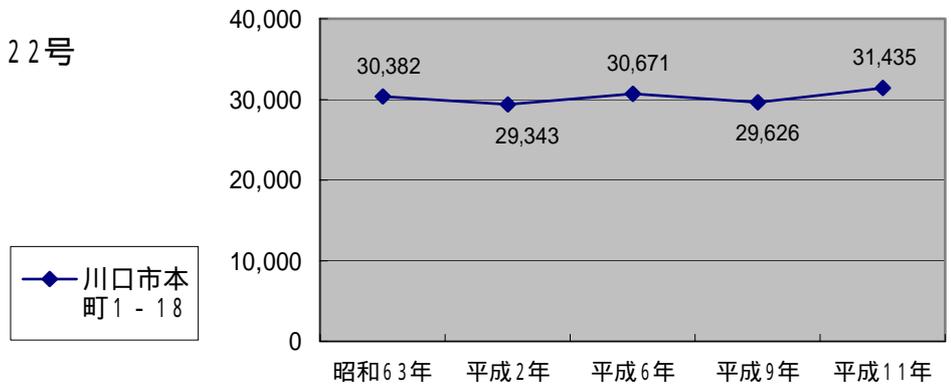
一般国道17号



一般国道4号
(日光街道)

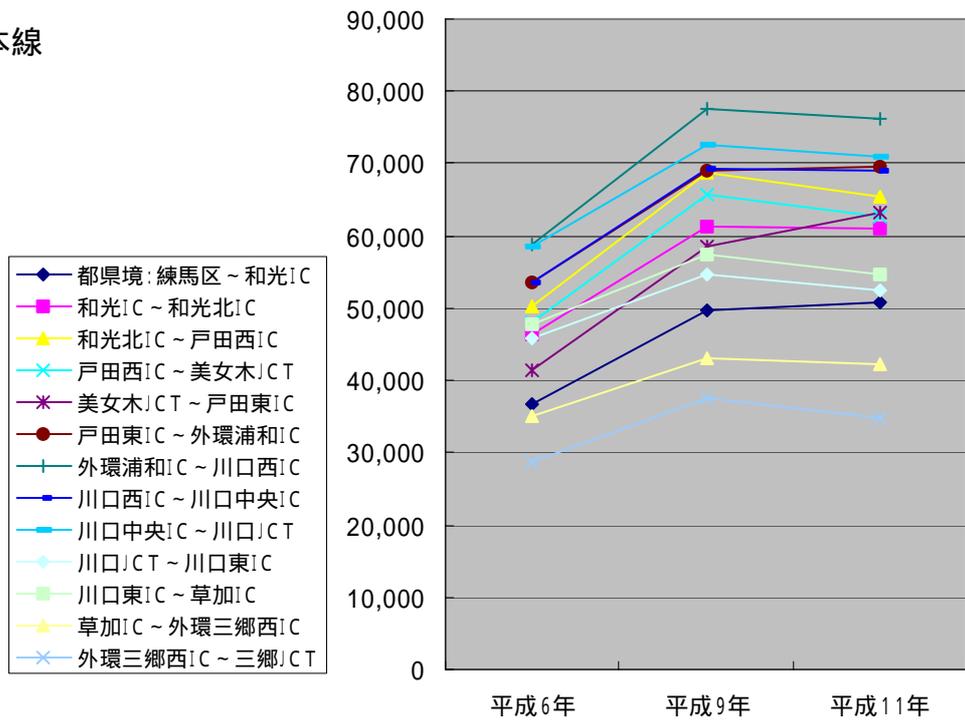


一般国道122号

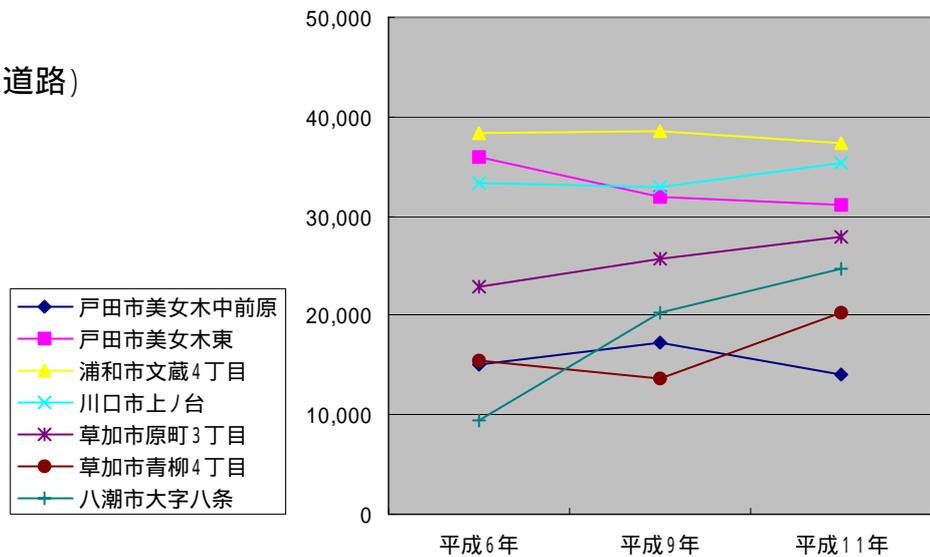


(3) 外環およびサービス道路

外環本線



298号
(外環のサービス道路)



通過交通については、確認中のものがあるため、追って報告させていただきます。

以上 / 2004.2.3 江崎美枝子