

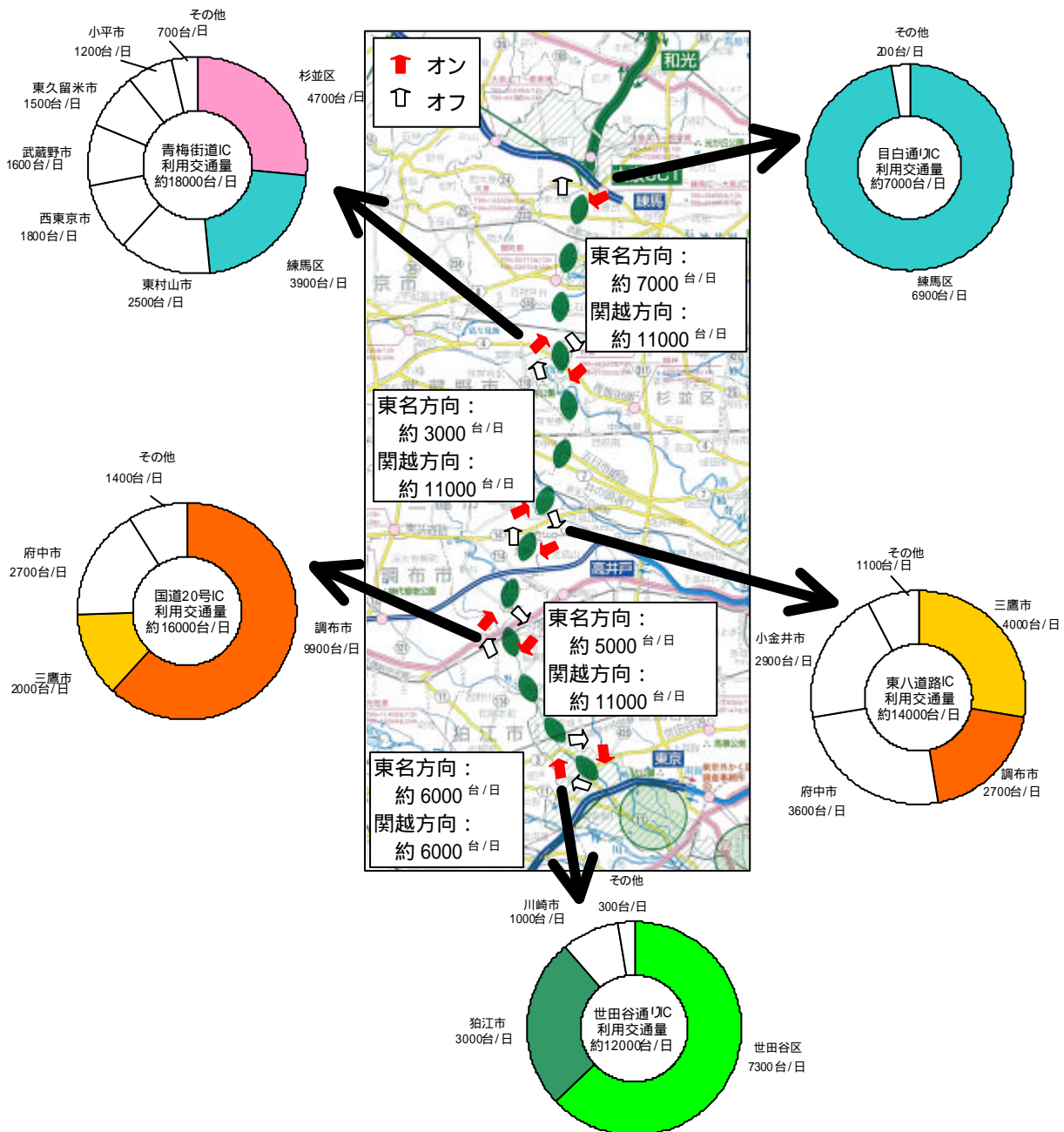
4) インターチェンジがある場合の利用交通

外環道本線に加えて、インターチェンジが設置されると、外環道の開通による交通変化に、インターチェンジからの利用交通による交通変化が新たに発生する。

5 箇所のインターチェンジがある場合

シミュレーションの結果、外環道に5箇所のICが設置された場合には合計6.7万台/日の利用交通量が推計された。このうち2/3にあたる4.4万台/日が地元(7区市)に関連する交通となることと試算された。

5 箇所のインターチェンジがある場合



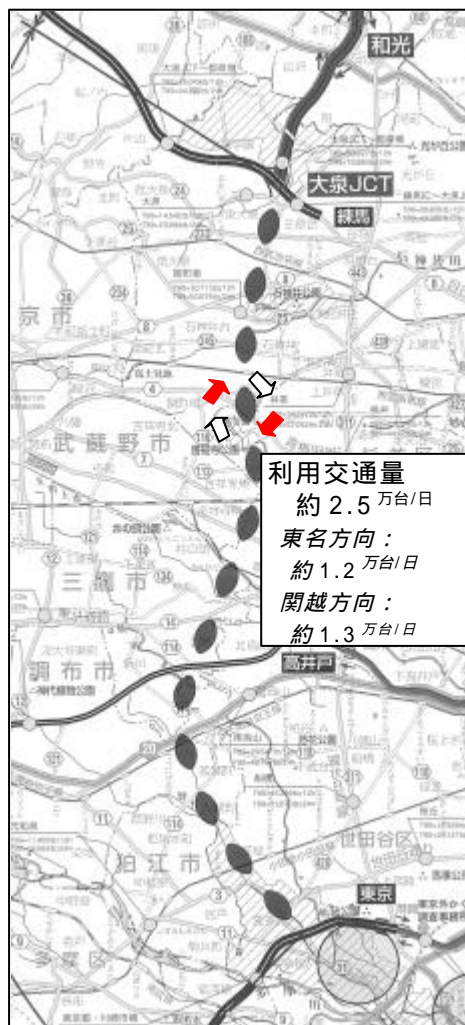
インターチェンジが「それぞれ単独」にある場合

- ： シミュレーションの結果、外環道の IC を「それぞれ単独に設置」した場合、「5つの IC を設置した場合」に比べ、ほとんどの IC で利用交通量は増加すると試算された。
- ： IC を個別にみると、目白通り IC や世田谷通り IC では、近くに既存の IC があるため、「それぞれ単独で設置」しても利用交通量の増加は小さくなる。
- ： 一方、その他の IC (青梅街道 IC、東八道路 IC、国道 20 号 IC) では、「それぞれ単独で設置」した場合、利用交通量の増加は大きくなり、IC 周辺に交通が集中することが考えられる。

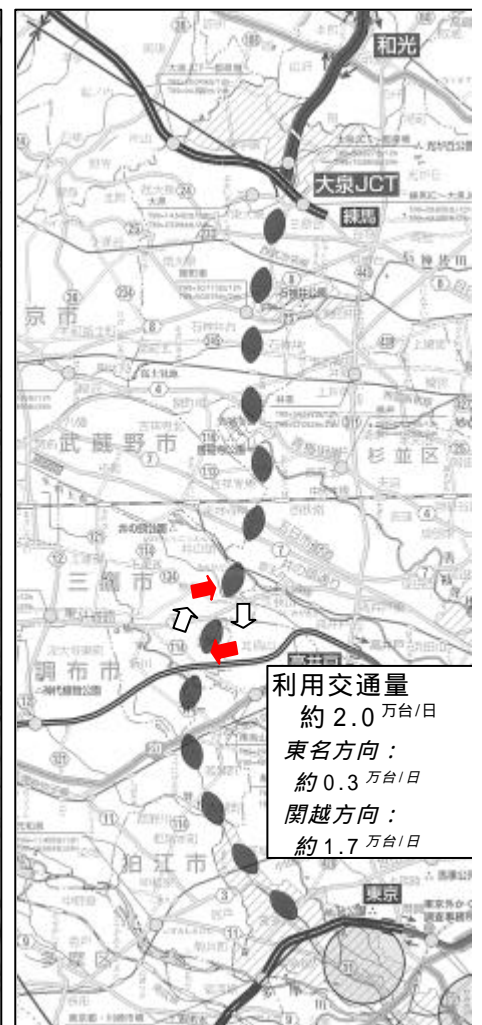
目白通り IC だけが設置された場合



青梅街道 IC だけが設置された場合



東八道路 IC だけが設置された場合

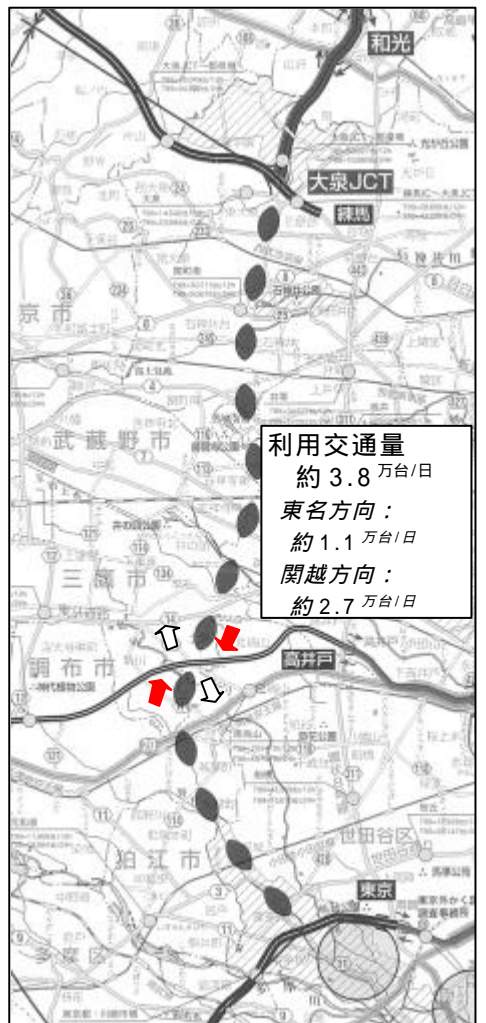


↑ オン
⇩ オフ

国道 20 号 IC だけが設置された場合

世田谷通り IC だけが設置された場合

JCT 構造と一体型のインターチェンジ
だけが設置された場合



↑ オン
↑ オフ