

## 通過交通の検証

—— 外環に関する通過交通は多くても1.5%です ——

国土交通省が外環の必要性の根拠として用いられている「通過交通14%」について、国土交通省に出していただいた資料を元に改めて検証してみました。これによると、「通過交通14%」と説明されている中には、現在必要性を審議中の外環東京区間とは関係のない交通が含まれており、関係する車を含む可能性がある交通は交通量で1.5%、走行量で4.2%にしかすぎませんから、「通過交通14%」を必要性の根拠に用いることは、外環ができればこの14%が全て転換されるかのような誤解を与えますので不適切です。



出典：国土交通省『外環の必要性(効果と影響)について』第3回PI会議資料

23区通過交通の主な内訳(H11OD)

		交通量 (万台/日)	走行量 (万台キロ/日)
1	埼玉県⇄神奈川県	3.5	120
2	千葉県⇄神奈川県	3.7	109
3	埼玉県⇄千葉県	5.1	107
4	千葉県⇄中部以西	1.6	56
5	茨城県⇄神奈川県	1.6	56
6	千葉県⇄東京多摩地域	1.3	46
7	埼玉県⇄東京多摩地域	2.4	39
8	東京多摩地域⇄神奈川県	1.9	36
9	栃木県⇄神奈川県	0.9	32
10	千葉県⇄千葉県	3.3	31

全体の交通量と通過交通

	交通量 (万台/日)	走行量 (万台キロ/日)
23区全体	705	6,812
23区の 通過交通	42 (6.1%)	927 (13.6%)
外環に 関係 する 可能 性 が あ る 通 過 交 通 (左表1,5,7,8,9)	10.3 (1.5%)	283 (4.2%)

※ 国土交通省資料より作成

※ 左表は、国土交通省「外環の将来交通量について」の「外環道本線の交通の内訳」を参考に外環とは関係ないと思われるものに着色

以上/2005.4.26 江崎美枝子