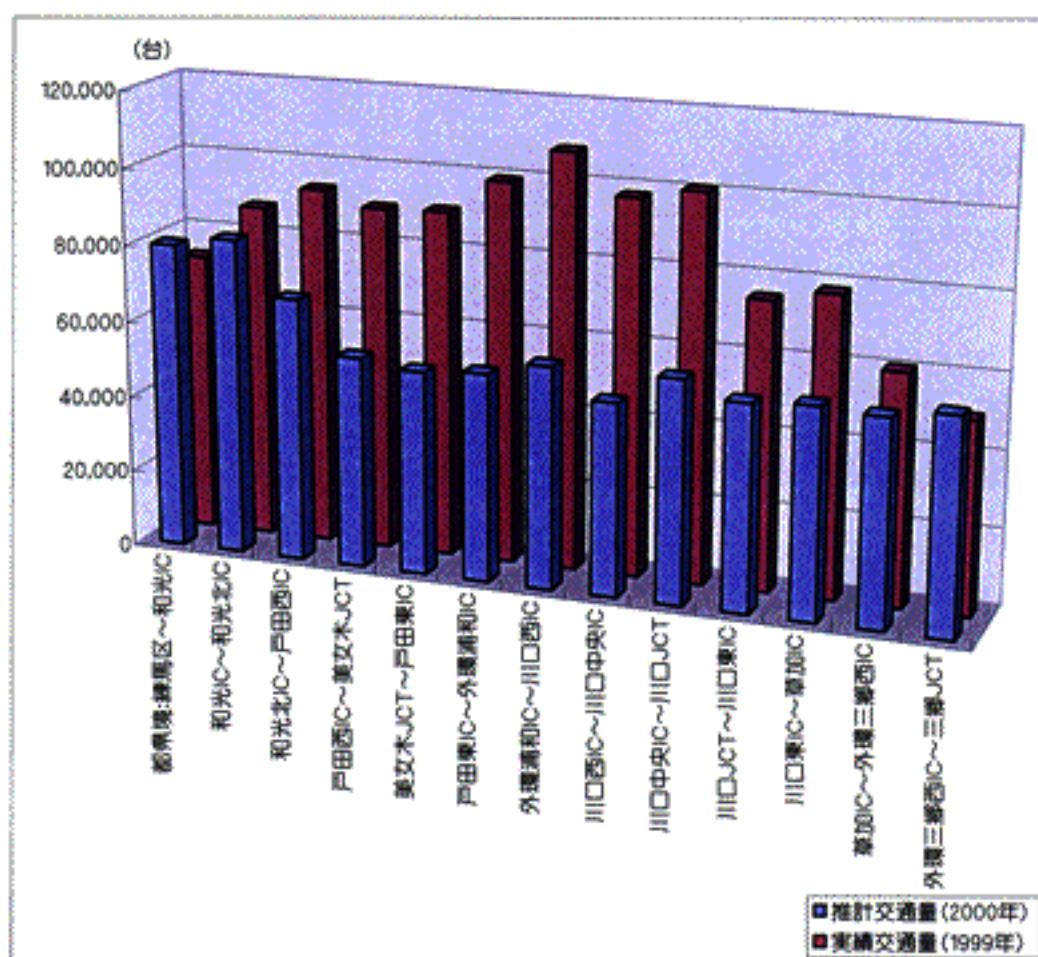


外環における推計交通量と実績交通量の比較

これから議論する大気汚染、騒音、振動の影響は、発生する交通量によって変わります。そこで、外環における環境影響評価時の推計交通量とその後の実績交通量を改めて比較してみました。これによると、埼玉区間では所により推計の2倍近い交通量があり、谷原交差点では1999年現在1.5倍の交通量となっています。

また、参考に「外環と周辺道路の交通量変化」をつけました。外環が整備されても周辺道路では交通量にほとんど変化がないか、逆に増加し、外環が整備された分、交通の総量が激増していることが分かります。

1. 埼玉区間



※ 以下の資料より作成した。

埼玉県「和光都市計画道路[外環状道路、高速外環状道路]環境影響評価参考図書」1985.8

埼玉県「戸田都市計画道路[外環状道路、高速外環状道路]環境影響評価参考図書」1985.8

埼玉県「浦和都市計画道路[外環状道路、高速外環状道路]環境影響評価参考図書」1985.8

埼玉県「川口都市計画道路[外環状道路、高速外環状道路]環境影響評価参考図書」1985.8

埼玉県「草加都市計画道路[外環状道路、高速外環状道路]環境影響評価参考図書」1985.8

埼玉県「平成11年度一般交通量図」2001.4

※ 資料では「和光IC~和光北IC」間の推計交通量は「83,700~81,400」だが、便宜上平均をとり「82,550」とした。

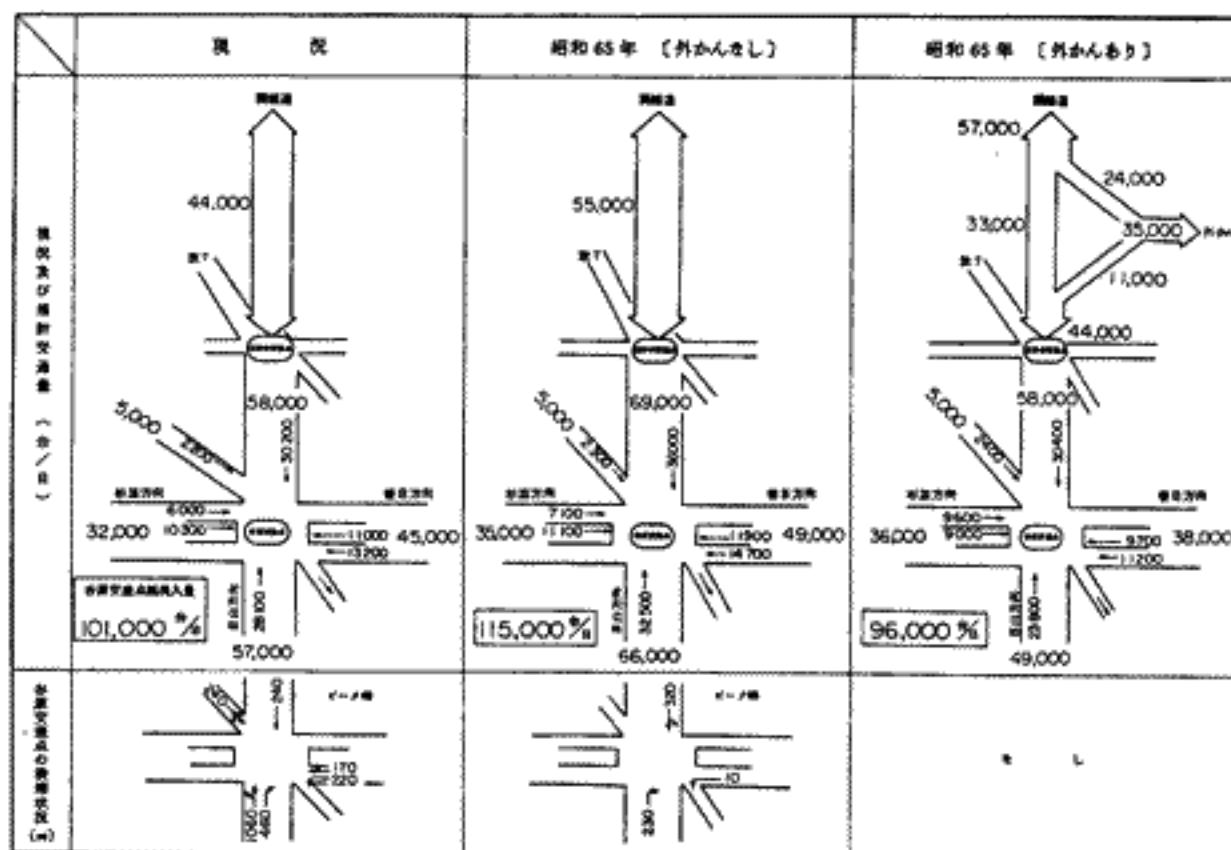
※ いずれも24時間交通量。

2. 谷原交差点

(1) 推計交通量

(1990年)

(1990年)



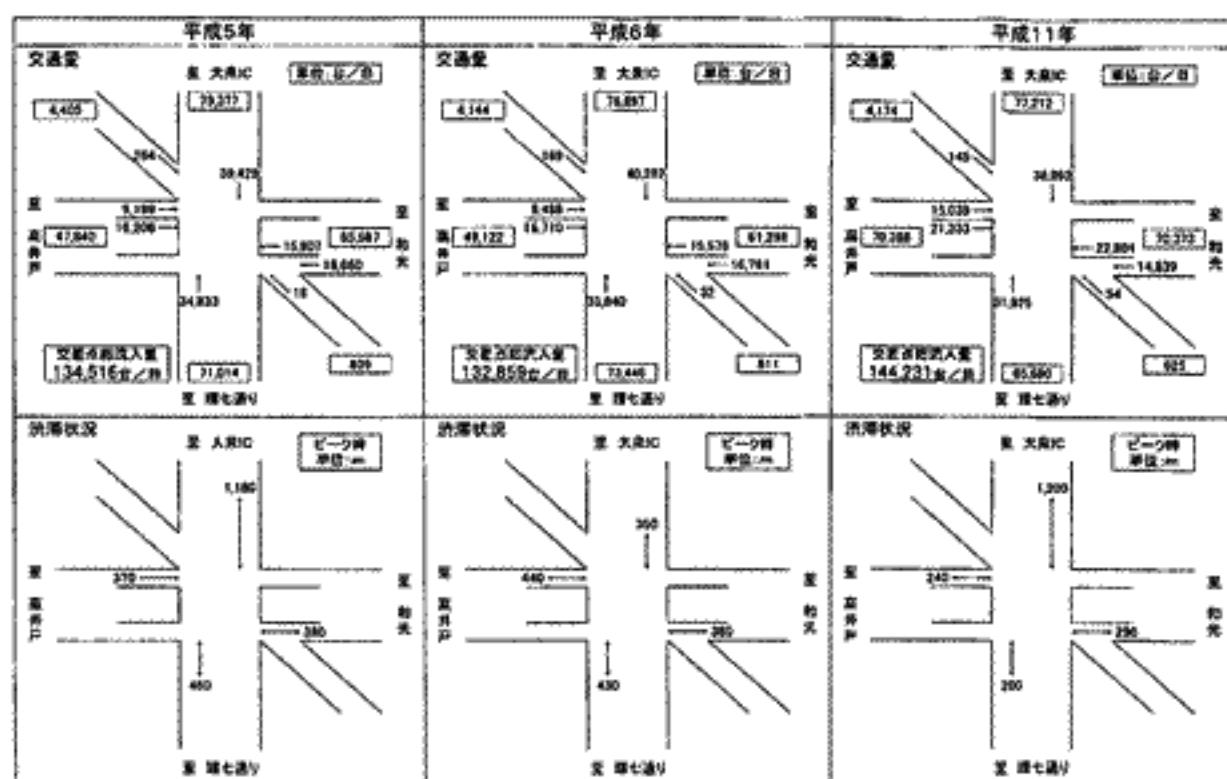
資料:東京都「環境影響評価書—都市高速道路外環状線(放射7号線~埼玉県境間)建設事業」1985.12

(2) 実績交通量

(1993年)

(1994年)

(1999年)

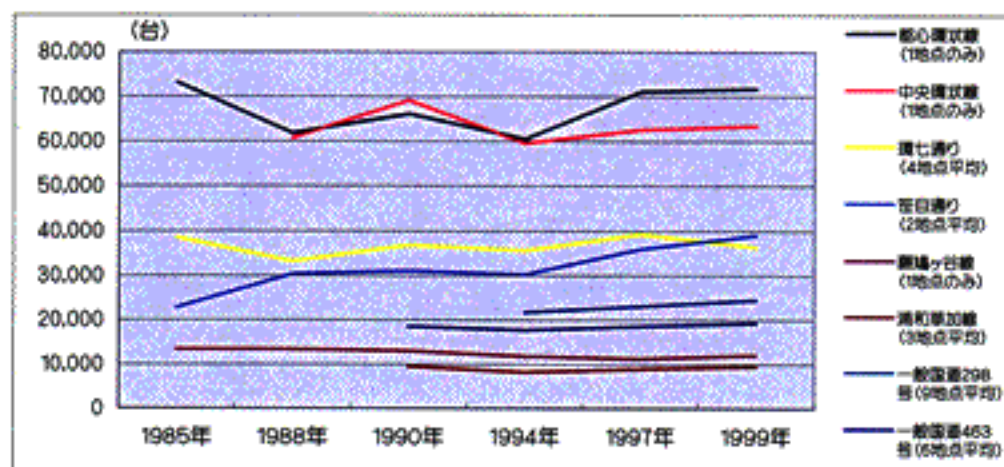


資料:東京都建設局「谷原交差点の交通量と渋滞状況」第14回PI外環沿線協議会資料より

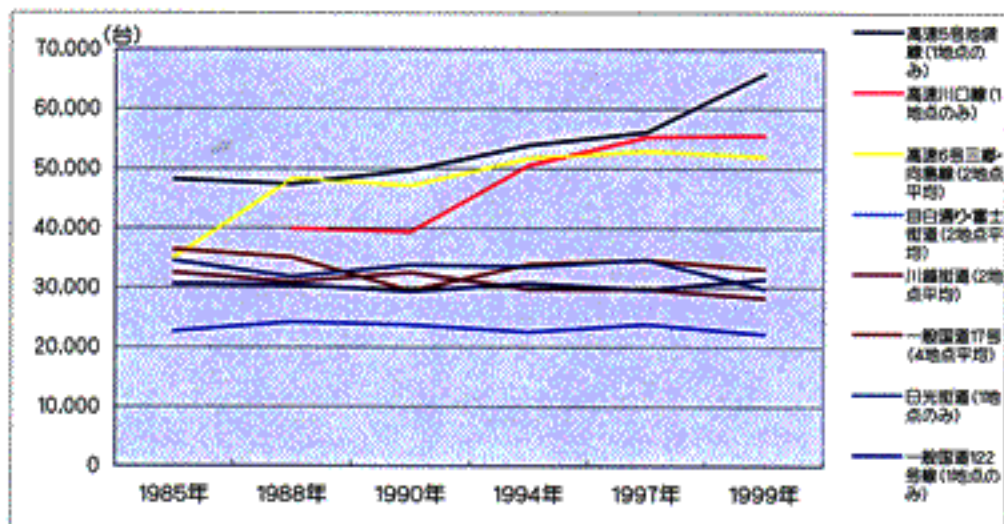
● 参考：外環と周辺道路の交通量変化

資料：江崎美枝子「三環状道路と周辺道路の交通量変化」第8回PI外環沿線協議会資料より
(和光IC～三郷JCTは1992年、大泉JCT～和光ICは1994年開通)

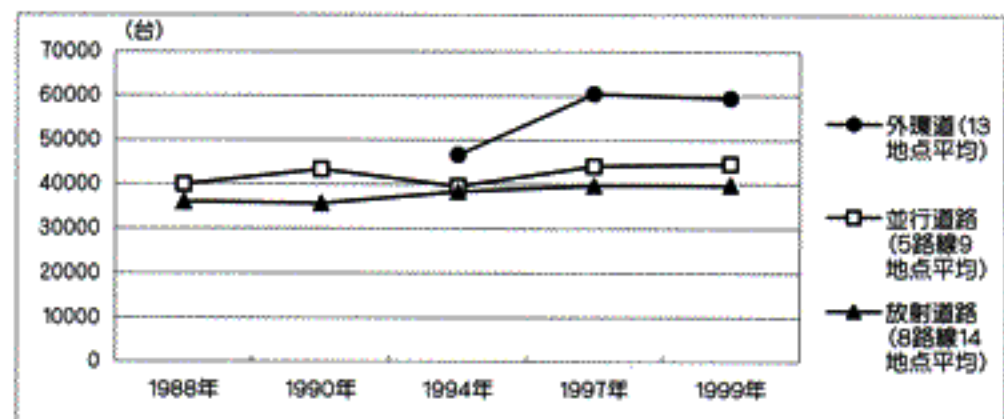
(1) 並行道路



(2) 放射道路



(3) 外環道および並行・放射道路平均 (1988年以降の数字がある路線のみ)



以上/2003.3.27 江崎美枝子