

# 将来交通量について

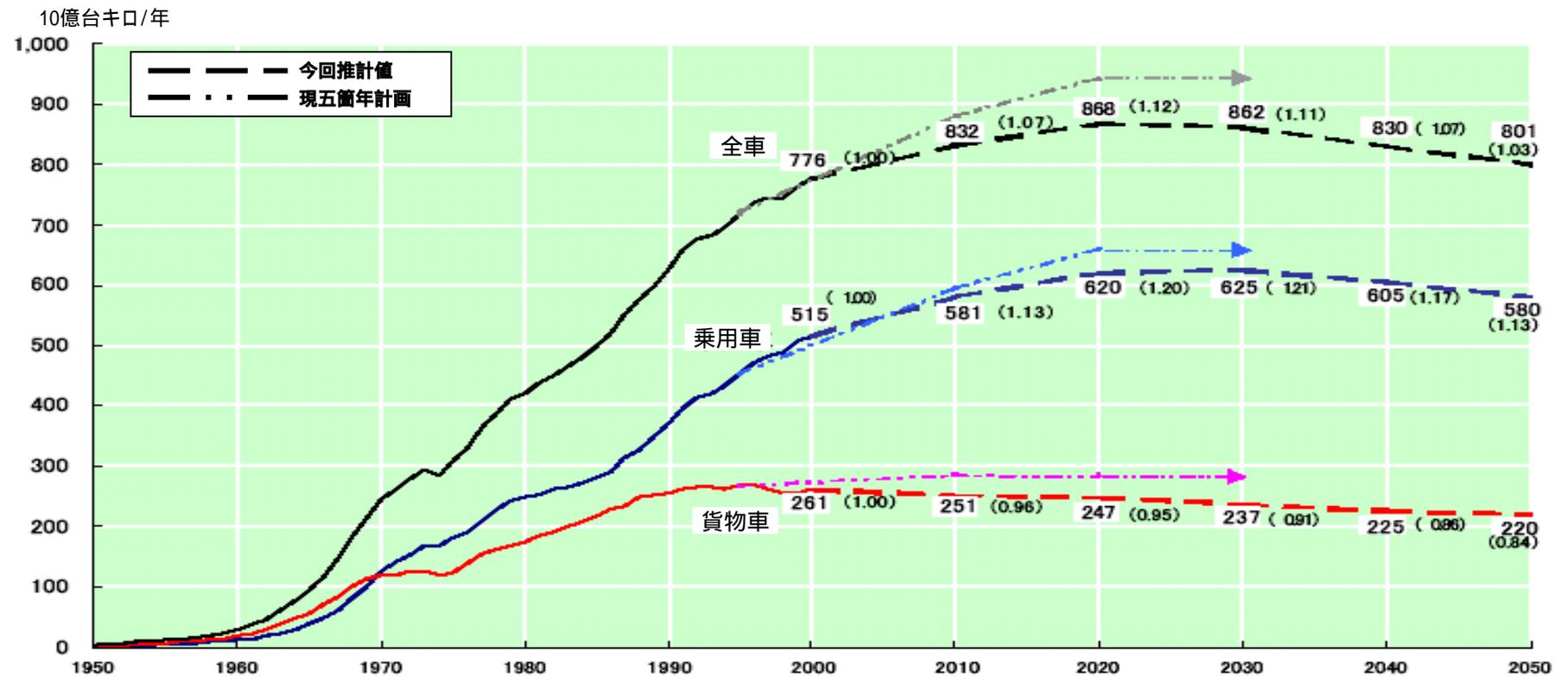


表 走行台キロの推計結果と現五箇年計画推計値との比較

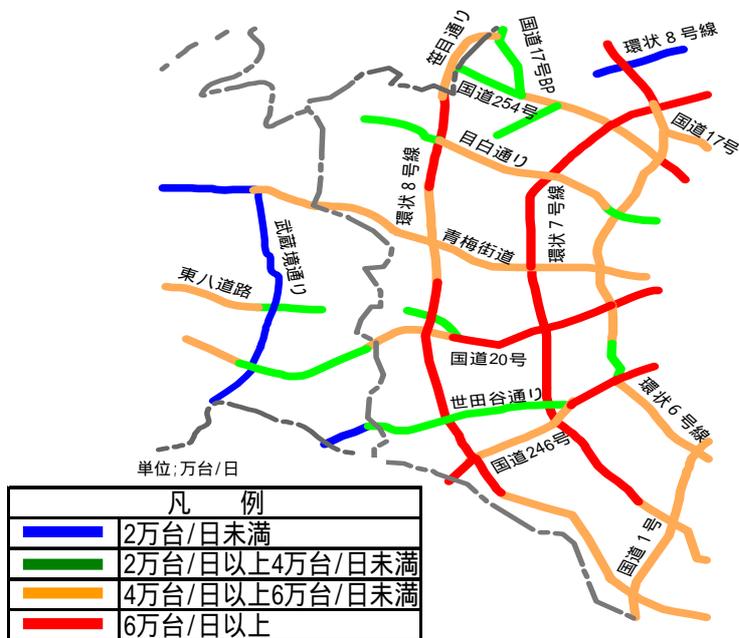
資料: 将来交通量予測のあり方に関する検討委員会 第1回委員会配布資料  
参考資料1. 交通需要推計検討資料(平成14年11月道路局企画課道路経済調査室)

# 交通量に関連する資料

## 外環を整備する場合の効果

### 東京23区を通過する交通が多く流入

東京23区の幹線道路には、交通が集中して大気汚染が深刻になっています。また渋滞が発生し停車・発進を繰り返されることが大気汚染を悪化させています。



第8回協議会提出資料より抜粋

資料:平成11年道路交通センサス(実測値)

図 23区西部の主な一般道の交通量

インターチェンジの有無により、外環道の7区市を通過する交通量の変化は約1割で、7区市を通過する大型車の増減はなく、インターチェンジの有無に関わらず、外環道で通過交通を処理する効果については同程度の効果が期待されます。

表 外環道の断面交通量(青梅街道南側地点)

	インターチェンジが無い場合	インターチェンジがある場合
外環道の交通量	8.8万台/日	10.5万台/日
( )は大型車	(3.4万台/日)	(3.7万台/日)
うち7区市を通過する交通量	8.0万台/日	8.5万台/日
( )は大型車	(3.3万台/日)	(3.3万台/日)

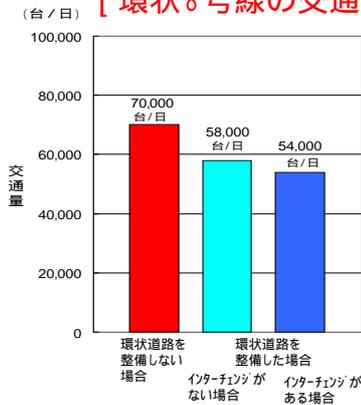
第18回協議会提出資料より抜粋

## 環状道路が整備されれば大型車交通量が減り、大気汚染は改善

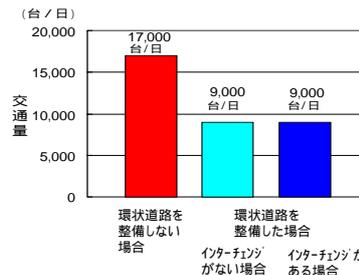
例えば、外環と並行する環状8号線の交通量は全体で約2割減少すると考えています。

特に、有害物質を排出するディーゼル大型車が約5割減少すれば、大きく環境が改善されると考えています。

[環状8号線の交通量]



[環状8号線の大型車交通量]



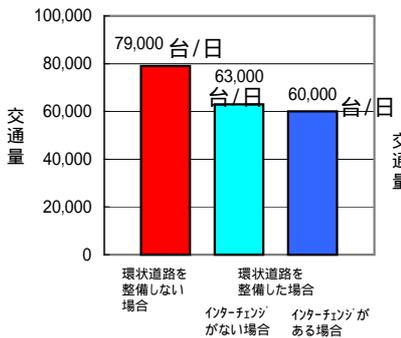
第13回協議会提出資料より抜粋

資料: 地点は上高井戸～千歳台交差点間

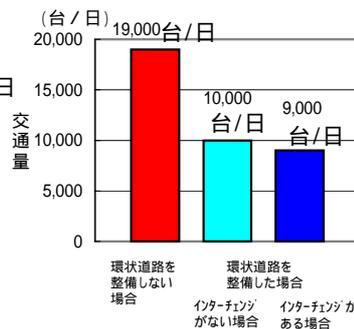
交通量は、環状道路を整備しない場合は、平成11年度道路交通センサスを基に環状道路が整備されなかった場合の計算値。

環状道路を整備した場合は、平成11年度道路交通センサスを基に環状道路が整備された場合(インターチェンジがある場合とない場合)の計算値。

[環状8号線の交通量]



[環状8号線の大型車交通量]



第14回協議会提出資料より抜粋

資料: 千歳台交差点～環8船橋交差点

交通量は、環状道路を整備しない場合が、平成11年度道路交通センサスを基に環状道路が整備されなかった場合の計算値。

環状道路を整備した場合が、平成11年度道路交通センサスを基に環状道路が整備された場合(インターチェンジがある場合とない場合)の計算値。

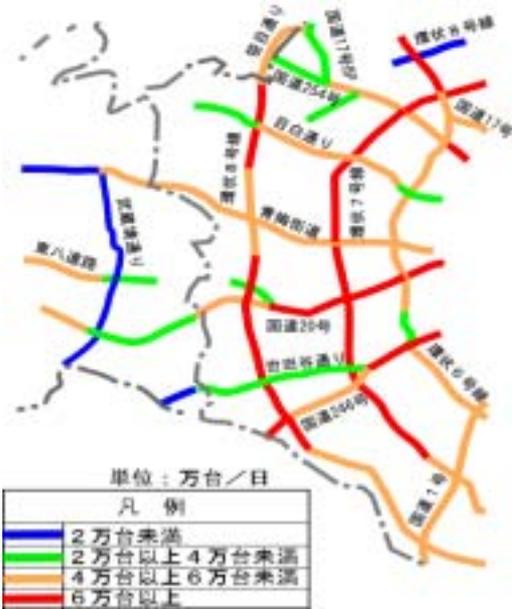


写真 大型車から排出される排気ガス

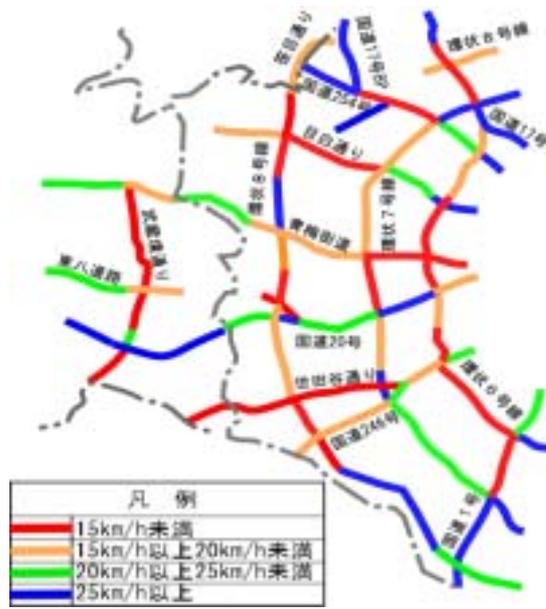
## 地域交通への効果

### 環 8、環 7 に交通集中し、慢性渋滞が発生

東京23区の西部域を南北に行き来する交通が、環 8、環 7 に集中し、慢性渋滞が発生しています。



資料：平成11年道路交通センサス(実測値)

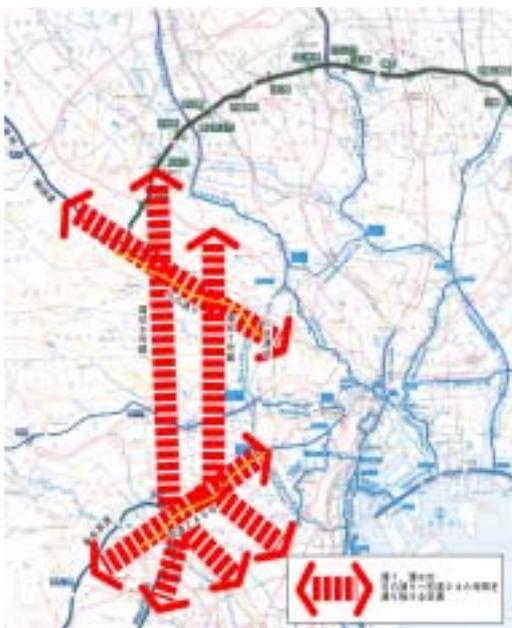


資料：平成11年道路交通センサス(実測値)

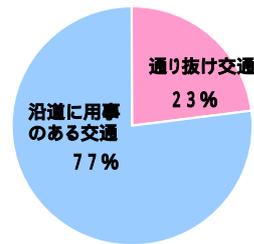
図 東京23区西部の主な一般道路の交通量

図 東京23区西部の主な一般道路の走行速度

国道246号と目白通りの間を通り抜ける交通が多いのも渋滞の原因です。

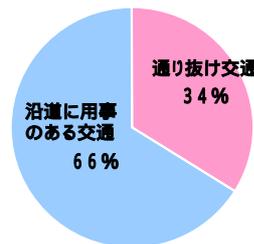


環状7・8号線（国道246号～目白通り）  
における通過交通の割合



#### 環状8号線

地点：世田谷区八幡山



#### 環状7号線

地点：練馬区豊玉

資料：通り抜け交通の割合は、平成12年国土交通省ナバ-プレート調査(実測値)

図 環状7号線、環状8号線の交通の内訳

# 交通量に関連する資料

## 環境に与える影響

### 平成11年の実測交通流を基に3環状道路の開通を仮想した試算

#### 外環道本線の交通量

- ・自動車からの排出ガスを処理するための「換気所の数、規模」に関係があります。

#### インターチェンジがある場合の インターチェンジ利用交通量

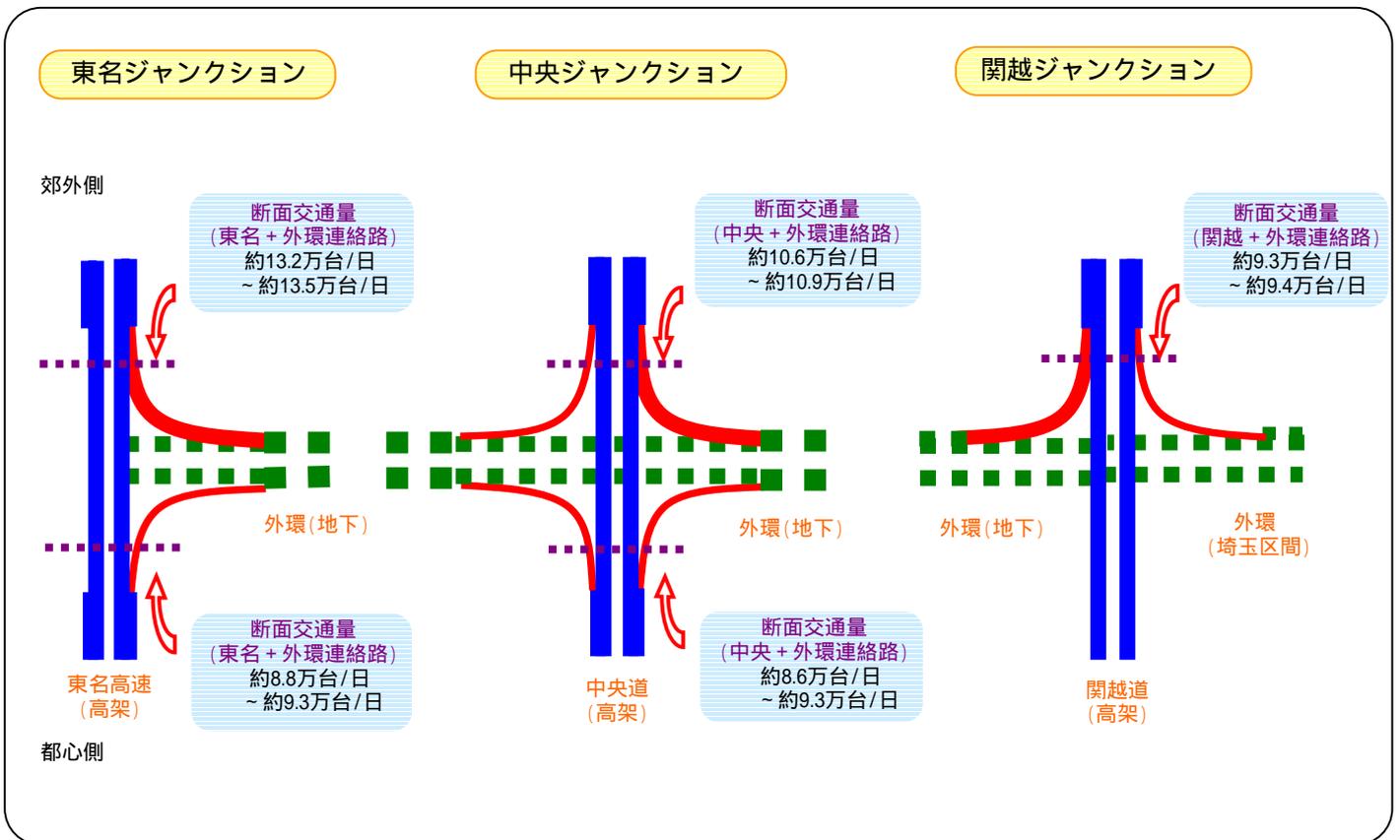
- ・インターチェンジを利用する交通は、「大気、騒音、振動への影響」に関係があります。
- ・インターチェンジ近傍の一般道では、「交通集中への影響」に関係があります。

外環道の断面交通量	
インターチェンジがない場合	約6.6万台/日～約8.8万台/日
インターチェンジがある場合	約7.6万台/日～約10.9万台/日

インターチェンジがある場合の インターチェンジ利用交通量	
目白通りIC	約7,000台/日
青梅街道IC	約18,000台/日
東八道路IC	約14,000台/日
国道20号IC	約16,000台/日
世田谷通りIC	約12,000台/日

#### ジャンクション交通量

- ・「大気、騒音、振動への影響」に関係があります。



注) ・外環の断面交通量、ジャンクション交通量、インターチェンジ利用交通量は、平成11年度道路交通センサスを基に、現況(H11)の道路網に3環状(中央環状、外環、圏央道)が出来た場合を仮想した計算値です。  
 ・インターチェンジがある場合とは、目白通り、青梅街道、東八道路、国道20号、世田谷通りの5箇所に設置した場合の計算値です。

インターチェンジがある場合、接続する道路の現状は、以下の通りです。

表 接続道路の交通状況

	世田谷通り	国道20号	東八道路	青梅街道	目白通り
車線数	2車線	4車線	都計4車 (事業中)	4車線	4車線
現況交通量	28,147台/日	48,797台/日	-	50,676台/日	43,469台/日
大型車混入率	17.6%	19.9%	-	16.4%	15.9%
混雑度	2.05	1.11	-	1.33	1.27

出典：平成11年度道路交通センサス

混雑度 = 交通量(台/12h) / 交通容量(台/12h)

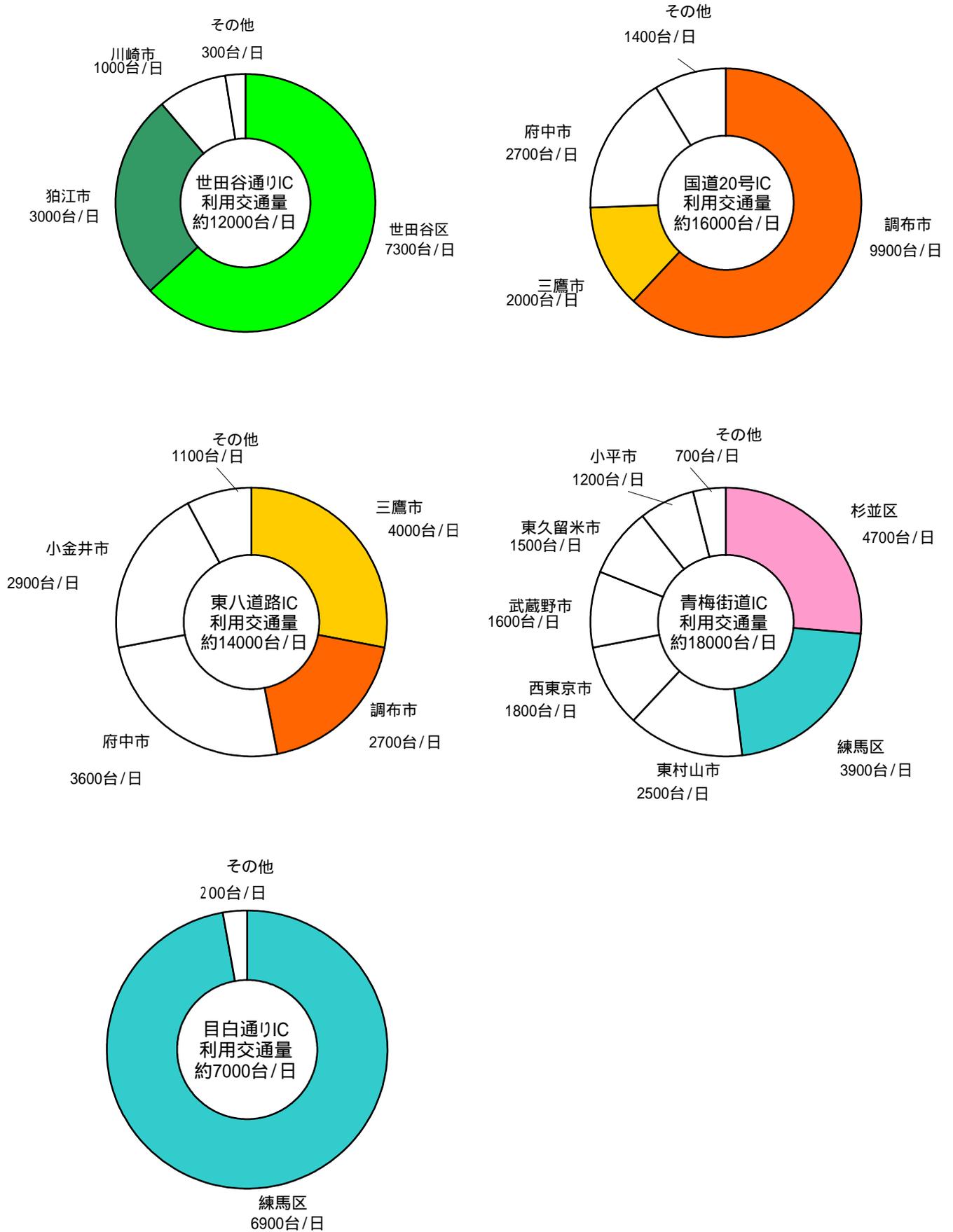
インターチェンジ近傍の一般道では、インターチェンジを利用する交通によって交通集中が生じる可能性があります。

表 インターチェンジがある場合のインターチェンジ利用交通量

	世田谷通りIC	国道20号IC	東八道路IC	青梅街道IC	目白通りIC
インターチェンジ 利用交通量	約12,000台/日	約16,000台/日	約14,000台/日	約18,000台/日	約7,000台/日

平成11年度道路交通センサスを基にした計算値

図 インターチェンジがある場合のインターチェンジ利用交通量のOD

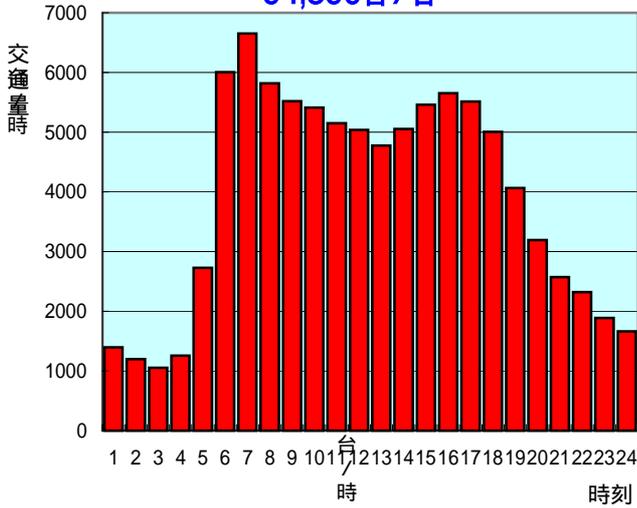


〔 6車線の自動車専用道路の交通量の事例 〕

・関越道、東名高速、第3京浜の時間帯別の交通量

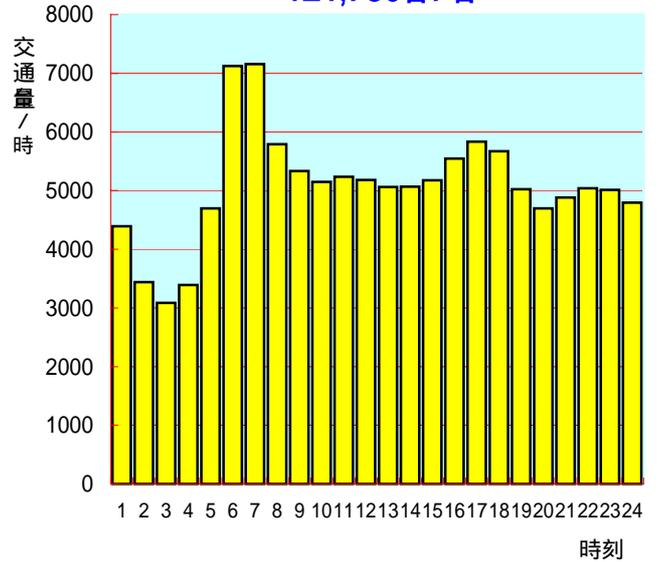
関越道の時間帯別交通量

94,390台/日



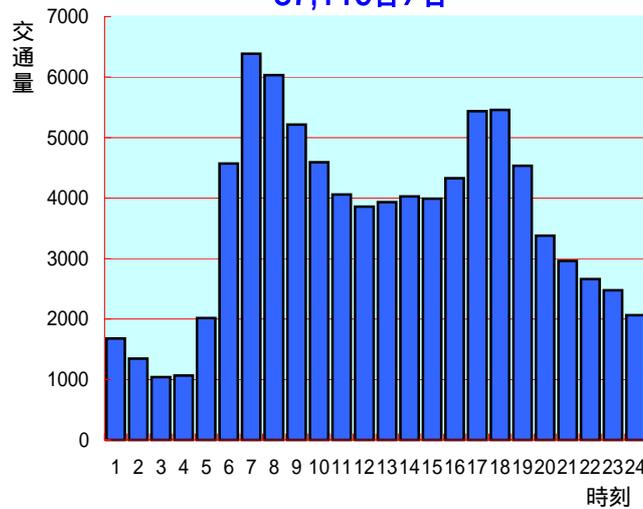
東名高速の時間帯別交通量

121,780台/日



第3京浜の時間帯別交通量

87,119台/日



資料：平成11年度道路交通センサス

- ・調査年月日 平成11年10月7日(木曜日) 24時間測定
- ・調査箇所 [関越道] 大泉JCT～東京都埼玉県境  
[第3京浜] 玉川IC～東京都川崎市境  
[東名高速] 東京IC～東京都川崎市境

