

# 東京23区における自動車交通の実態

～1999年度自動車起終点調査による～

東京23区を走行する自動車は何の目的で何処へ行く車なのか、貨物車は何を運んでいるのか、2002年7月発行の東京都建設局道路建設部『東京都における自動車交通の実態』からその実態をみた。

1. 目的地別発生交通量
2. 利用目的別発生交通量
3. 貨物自動車の積載品目別発生・集中交通量

※ いずれも平日の値。

※ ゾーン区分

【都心3区】 千代田区、中央区、港区

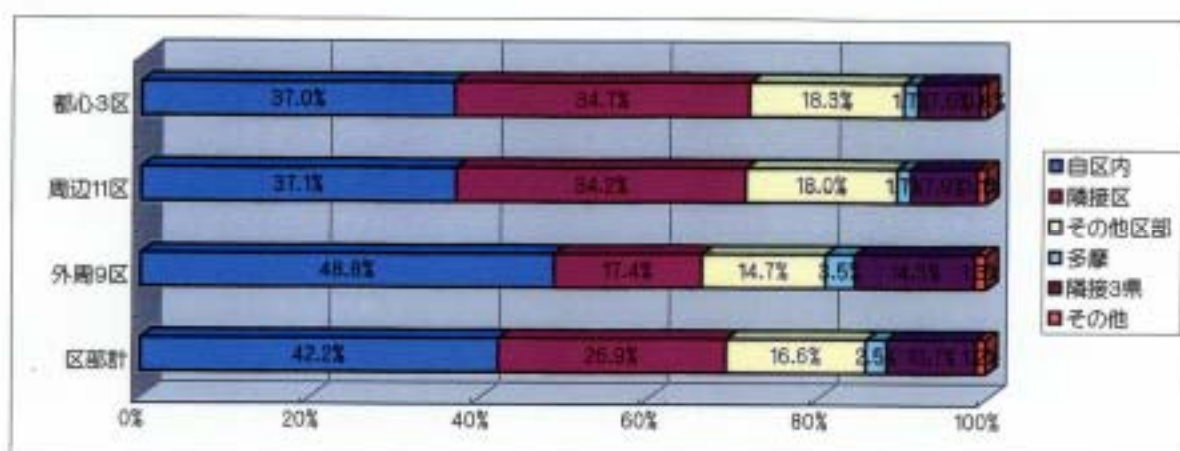
【周辺11区】 品川区、目黒区、渋谷区、新宿区、豊島区、文京区、荒川区、台東区、墨田区、江東区、中野区

【外周9区】 大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、板橋区、北区、足立区、葛飾区、江戸川区

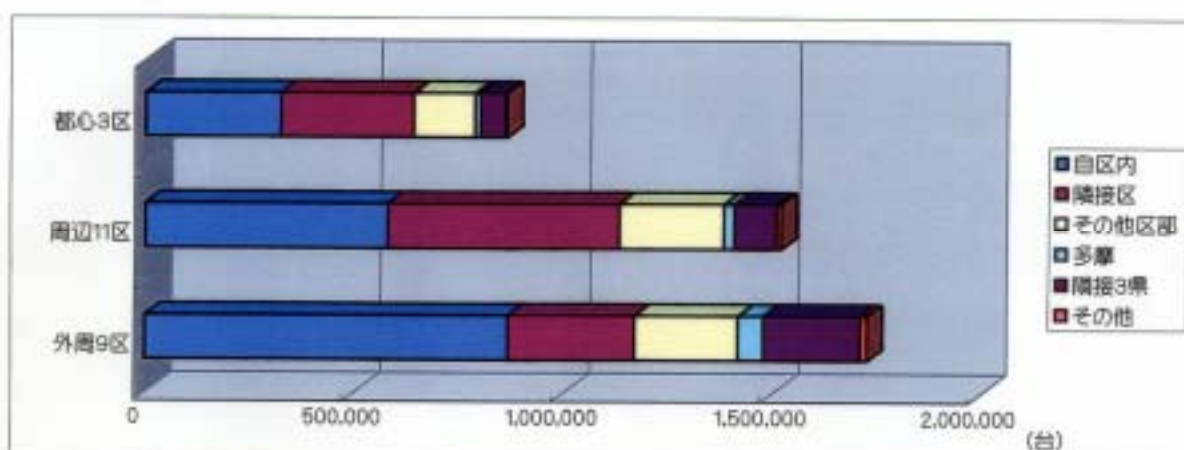
江崎美枝子

# 1. 目的地別発生交通量

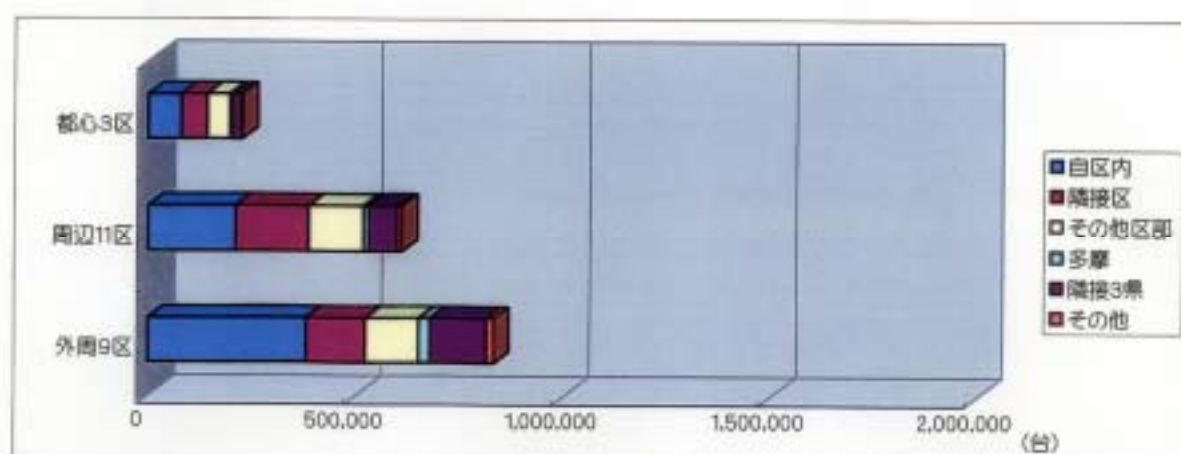
## (1) 全車計での割合



## (2) 乗用車類の交通量



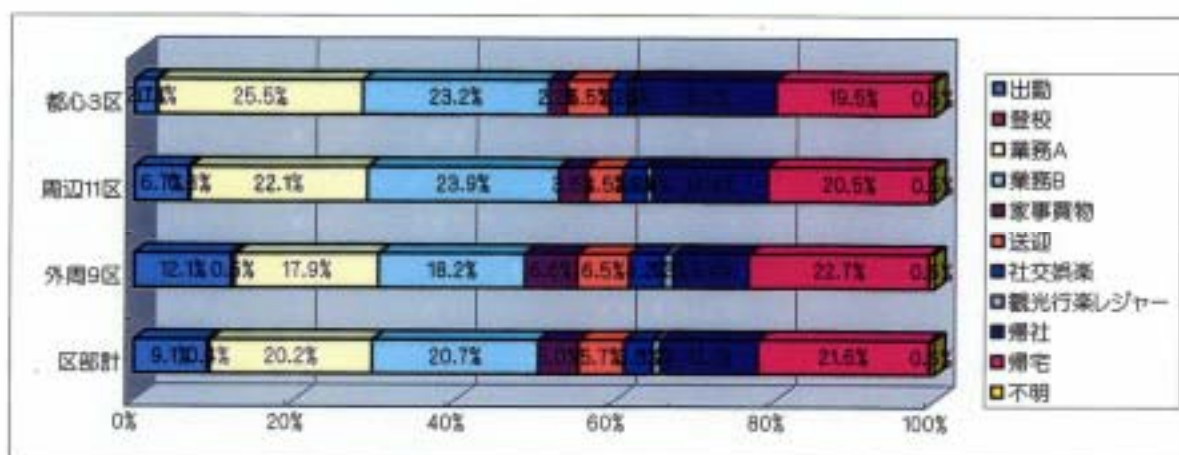
## (3) 貨物車類の交通量



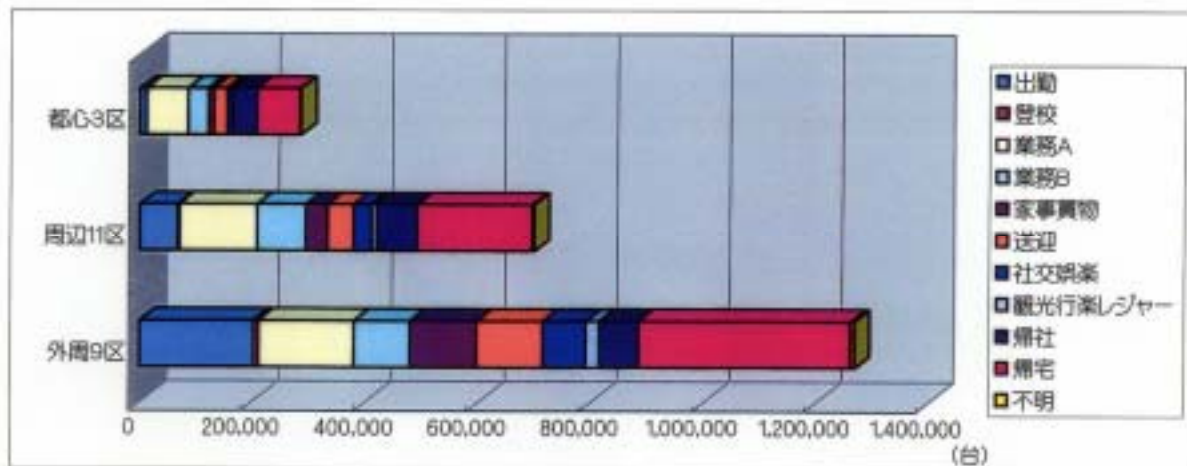
※ 貨物車類の自区内交通量の割合が最も高いのは練馬区で53.7%となっている。

## 2. 利用目的別発生交通量

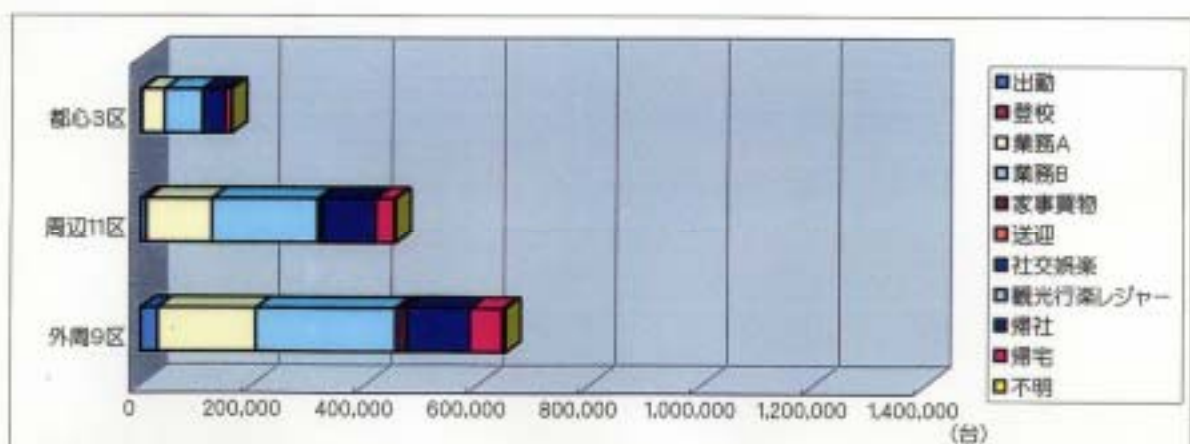
### (1) 全車計での割合



### (2) 乗用車類の交通量



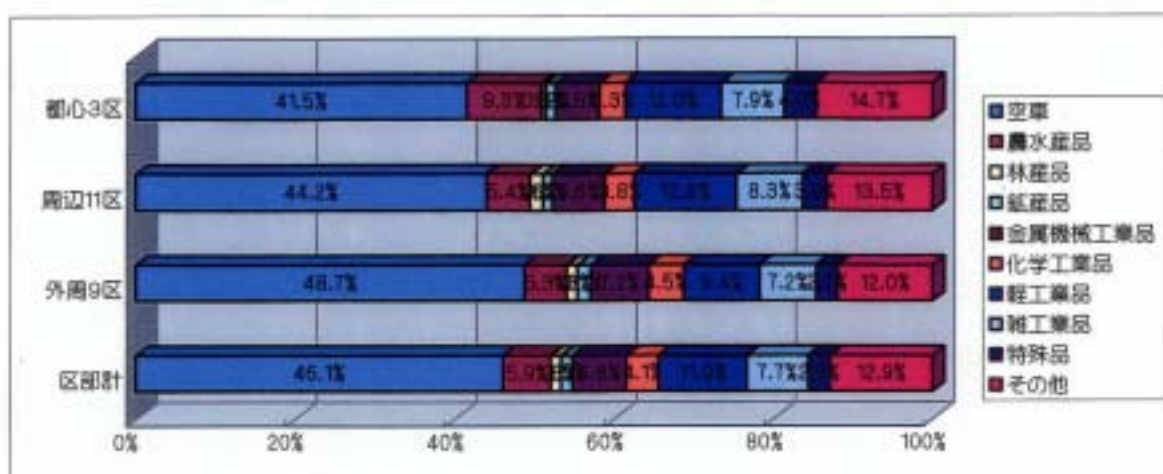
### (3) 貨物車類の交通量



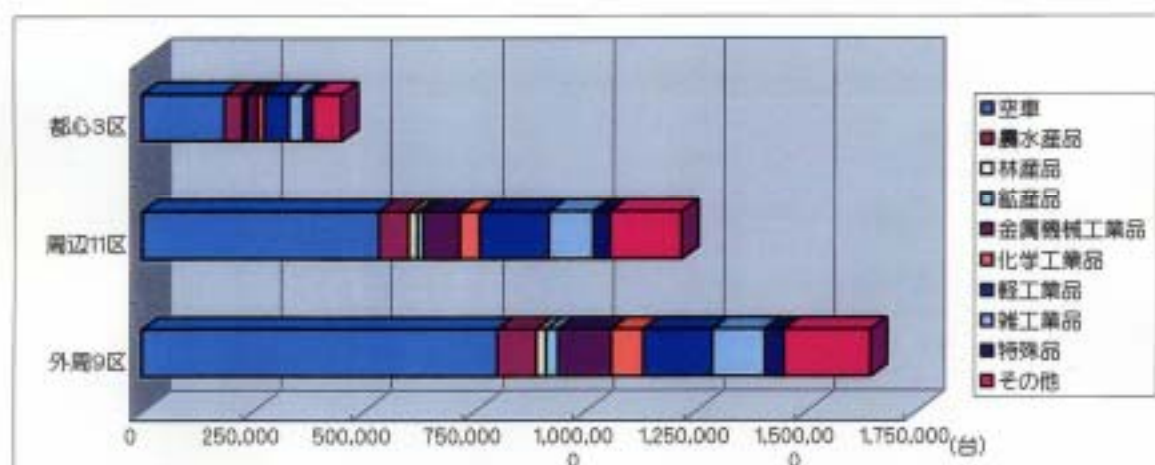
※ 「業務A」は物の運搬を伴わない業務、「業務B」は物の運搬を伴う業務。

### 3. 貨物自動車の積載品目別発生・集中交通量

#### (1) 発生・集中合計での割合



#### (2) 発生・集中合計交通量



※ グラフを見やすくするために、引用資料に沿って以下のようにまとめた。

(引用資料では「取り合わせ品」は「特殊品」に分類されているが、郵便物・宅配便・引越し等が「取り合わせ品」「分類不能」「不明」のいずれにも含まれる可能性があることから、ここではこれら3つをまとめて「その他」とした)

- ・ 農水産品(穀物、野菜・果物、その他の農産物、畜産品、水産品)
- ・ 林産品(木材、薪炭)
- ・ 鉱産品(石炭、金属鋼、砂利・砂・石材、工業用金属鉱物)
- ・ 金属機械工業品(鉄鋼、非鉄金属、金属製品、機械)
- ・ 化学工業品(セメント、その他の窯業物、揮発油、その他の石油製品、石炭製品、化学薬品、化学肥料、その他の化学工業品)
- ・ 軽工業品(紙・パルプ、繊維工業品、食料・工業品)
- ・ 雑工業品(日用品、ゴム・木製品)
- ・ 特殊品(金属くず、その他のくずもの、動植物性飼・肥料、廃棄物、輸送用容器)
- ・ その他(取り合わせ品、分類不能、不明)

# 国土交通省・日本道路公団の広報情報とセンサスの比較

～道路交通センサス(平日12時間値)による～

外環道と圏央道の既に開通している区間について、整備後の効果が国土交通省作成の外環道パンフレット・ホームページ及び国土交通省道路局ホームページ、日本道路公団東京建設局ホームページに掲載されている。そこに掲載されている交通量について、建設省(現国土交通省)の『道路交通センサス』から、路線ごとに開通区間に相当する区間の観測地点平均を出して比較した。

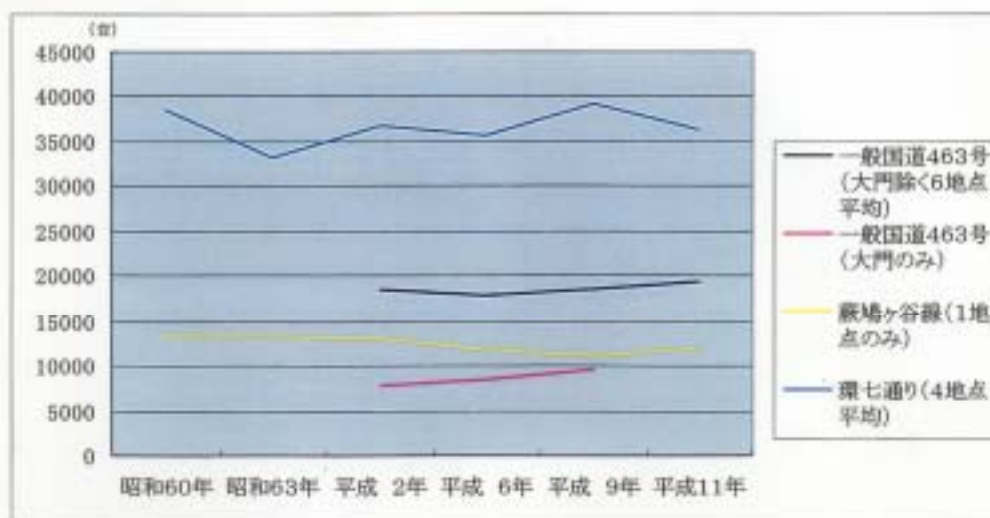
## 1. 東京外郭環状道路(和光IC～三郷ICは平成4年、大泉JCT～和光ICは平成6年開通)

(1) 広報されている整備後の効果「周辺道路交通量が減少」



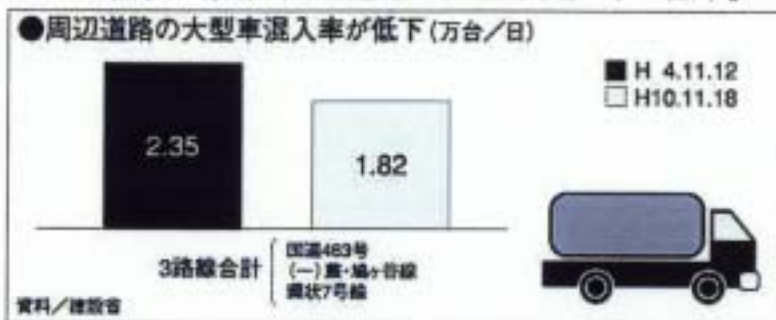
(建設省関東地方建設局「外環の必要性とその効果 Ver.1」2000年2月、国土交通省道路局ホームページ、国土交通省外環ホームページ、日本道路公団東京建設局ホームページより)

## ●センサス

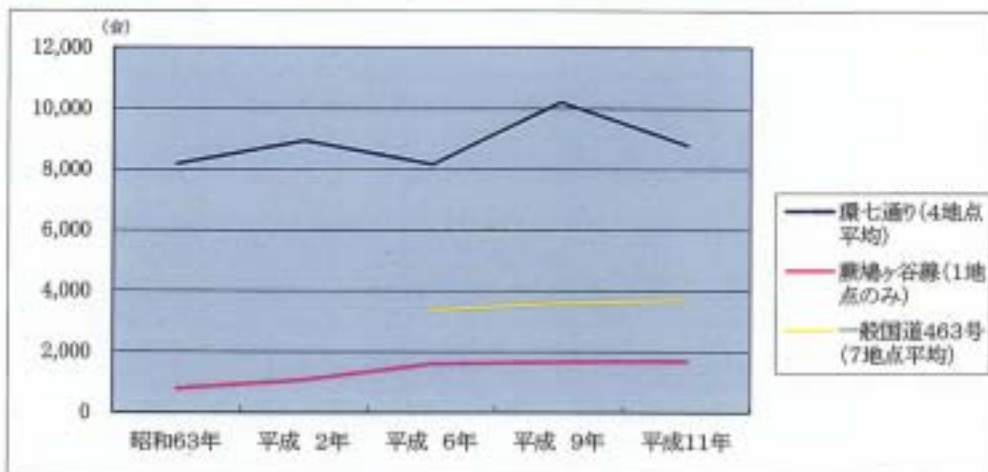


※ 国道463号の大門は平成2年～9年のデータしかなく平均が出せないため別にした。蕨鳩ヶ谷線はセンサスに川口市芝という観測地点がないため唯一の観測地点川口市上青木西のデータを使用した。

(2) 広報されている整備後の効果「周辺道路の大型車混入率が低下」



●センサス

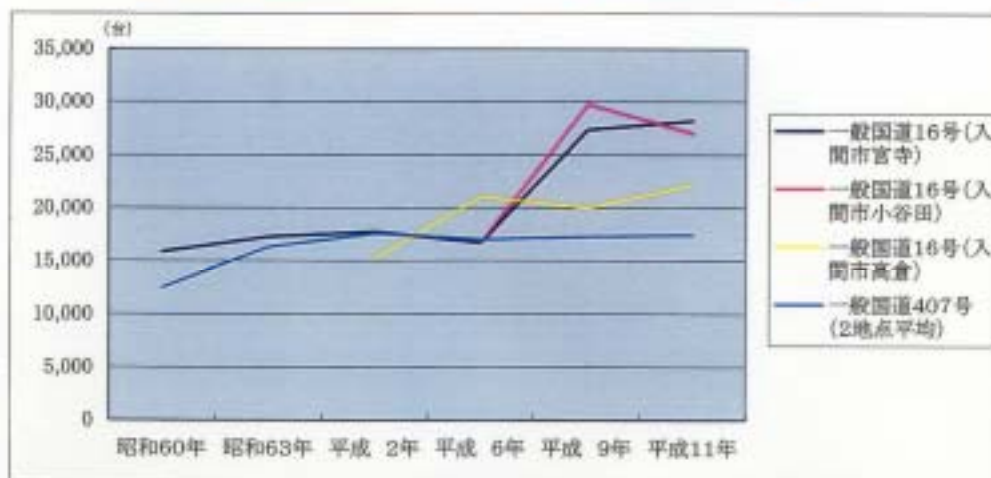


2. 首都圏中央連絡自動車道(青梅IC～鶴ヶ島JCTは平成8年開通)

(1) 広報されている整備後の効果「圏央道と並行する道路の交通量が1割程度減少」



●センサス



※ 国道16号はセンサスに狭山市下奥富という観測地点がないためあるものを使用した。

2002.11.5 江崎美枝子