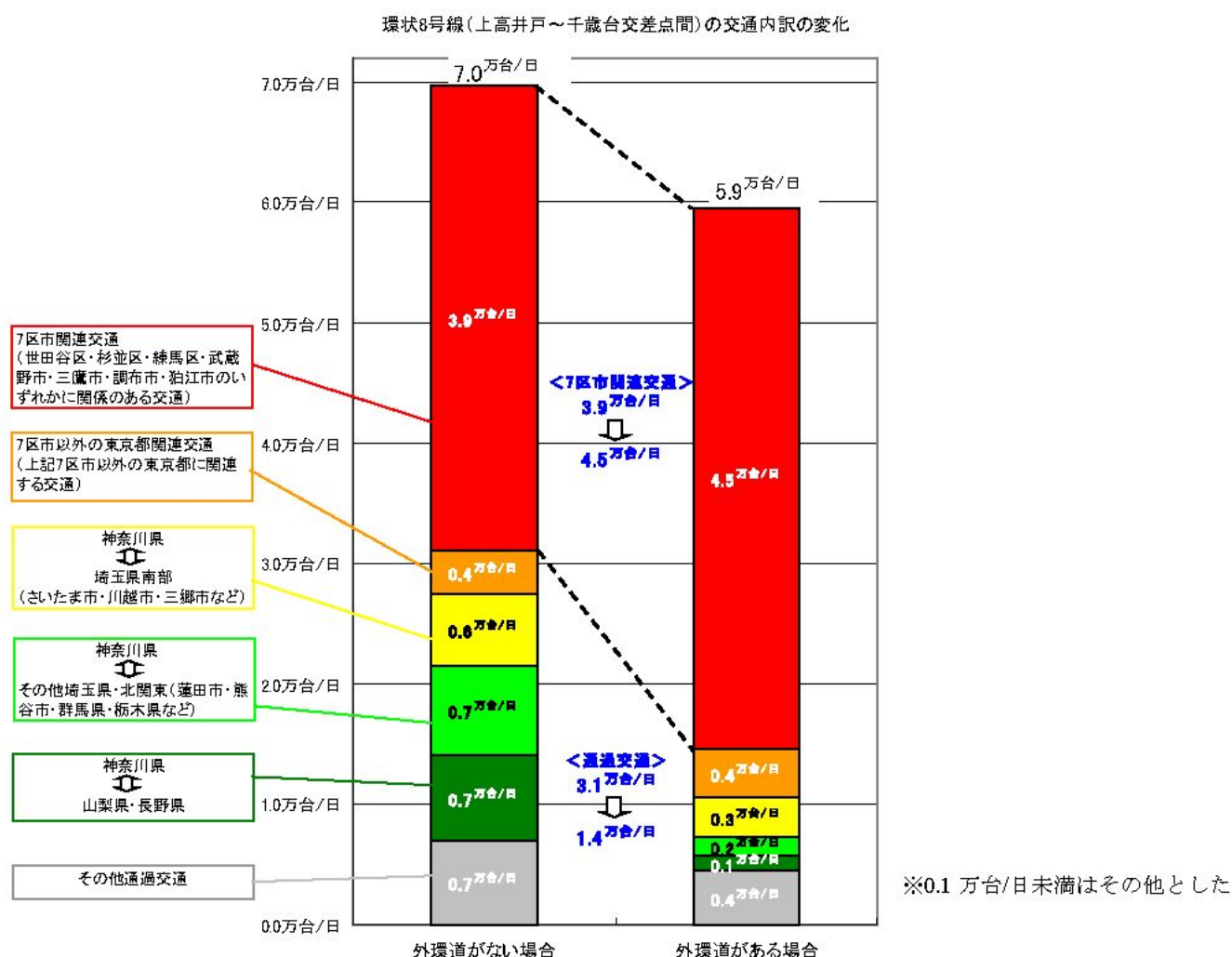


3) 交通内訳の変化（環状8号線での例）

- シミュレーションの結果、交通の内訳を分析すると、通過交通量が3.1 万台/日から1.4 万台/日へ、半分以上に減少すると考えられる。
- このような通過交通の減少により、環状8号線が空いた分、他の道路などに迂回していた地元（7区市）関連の交通が環状8号線を利用するようになることと考えられる。
- このような、幹線道路への交通の転換は、外環道の周辺の複数路線で発生していると考えられる。
- なお、環状8号線の交通内訳の変化は次のように試算される。
 - 環状8号線の通過交通が、3.1 万台/日から1.4 万台/日に減少するが、これは外環道への転換と考えられる。
 - 交通量が減り道路の走行速度が上がるため、環状8号線周辺の道路を通行している交通が環状8号線を通行するようになる。このため環状8号線では地元（7区市）に関連した交通が3.9 万台/日から4.5 万台/日に増加する。周辺の道路の交通量は、この差分である0.6 万台/日分、少なくなることが考えられる。
 - このような通過交通の減少、地元（7区市）に関連する交通の増加が相殺しあい、結果として、環状8号の交通量は15%減少となる。
 - このような、幹線道路への転換の現象は、他の道路でも発生していると考えられる。



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。

① 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。

