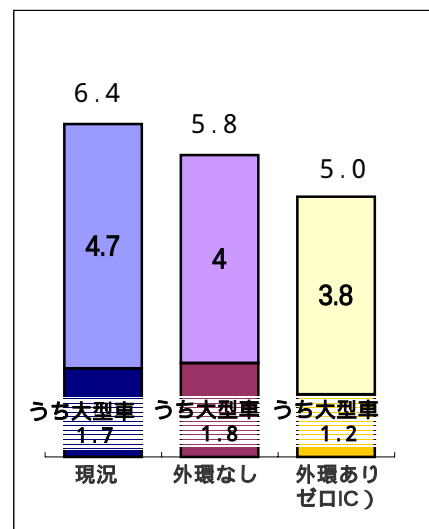


## 交通の変化について

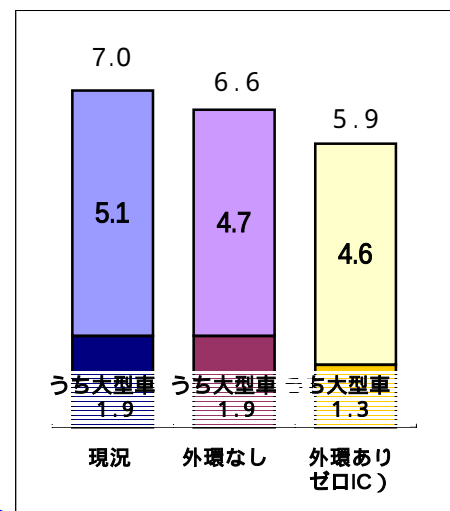
### (1)大型車の変化(外環を整備しない場合との比較)

- ・外環が整備された場合、環状八号線の交通量は、全車では1～2割の減少と見込まれますが、大型車については、約3割減少すると見込まれます。

単位：万台/日



環状八号線  
新青梅街道～早稲田通り



環状八号線  
千歳通り～水道道路

(参考)

走行台キロの変化

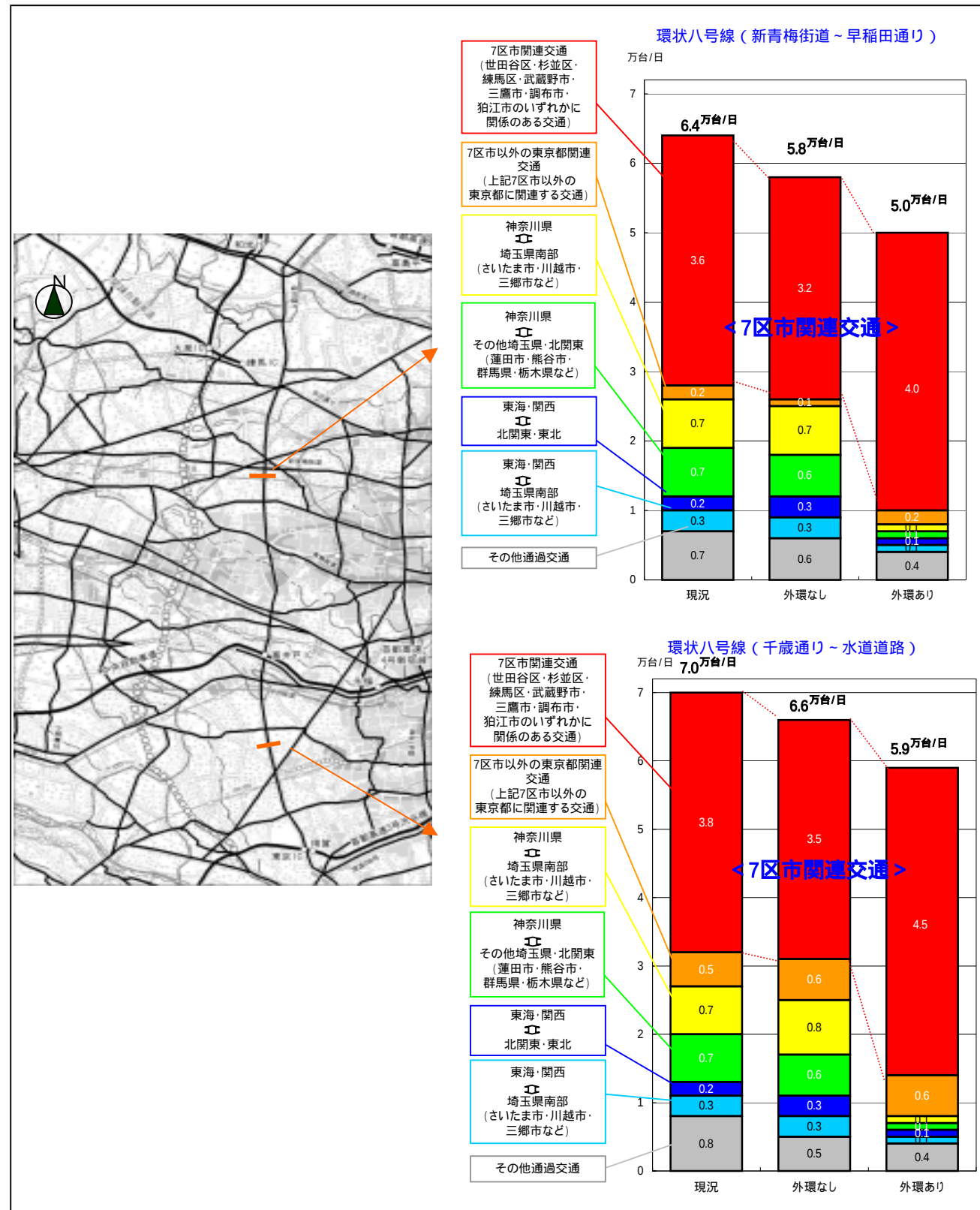
(単位：億台キロ)

|       |      | 小型車   |       |       | 大型車<br>(普通貨物車) | 全車    |
|-------|------|-------|-------|-------|----------------|-------|
|       |      | 乗用車   | 小型貨物車 |       |                |       |
| H 1 1 | 関東臨海 | 968   | 249   | 1,217 | 195            | 1,412 |
|       | 全国   | 5,081 | 1,572 | 6,653 | 997            | 7,650 |
| H 4 2 | 関東臨海 | 1,221 | 175   | 1,396 | 246            | 1,642 |
|       | 全国   | 6,250 | 1,133 | 7,383 | 1,235          | 8,618 |
| 伸び    | 関東臨海 | 1.261 | 0.703 | 1.147 | 1.262          | 1.163 |
|       | 全国   | 1.230 | 0.721 | 1.110 | 1.239          | 1.127 |

## 交通の変化について

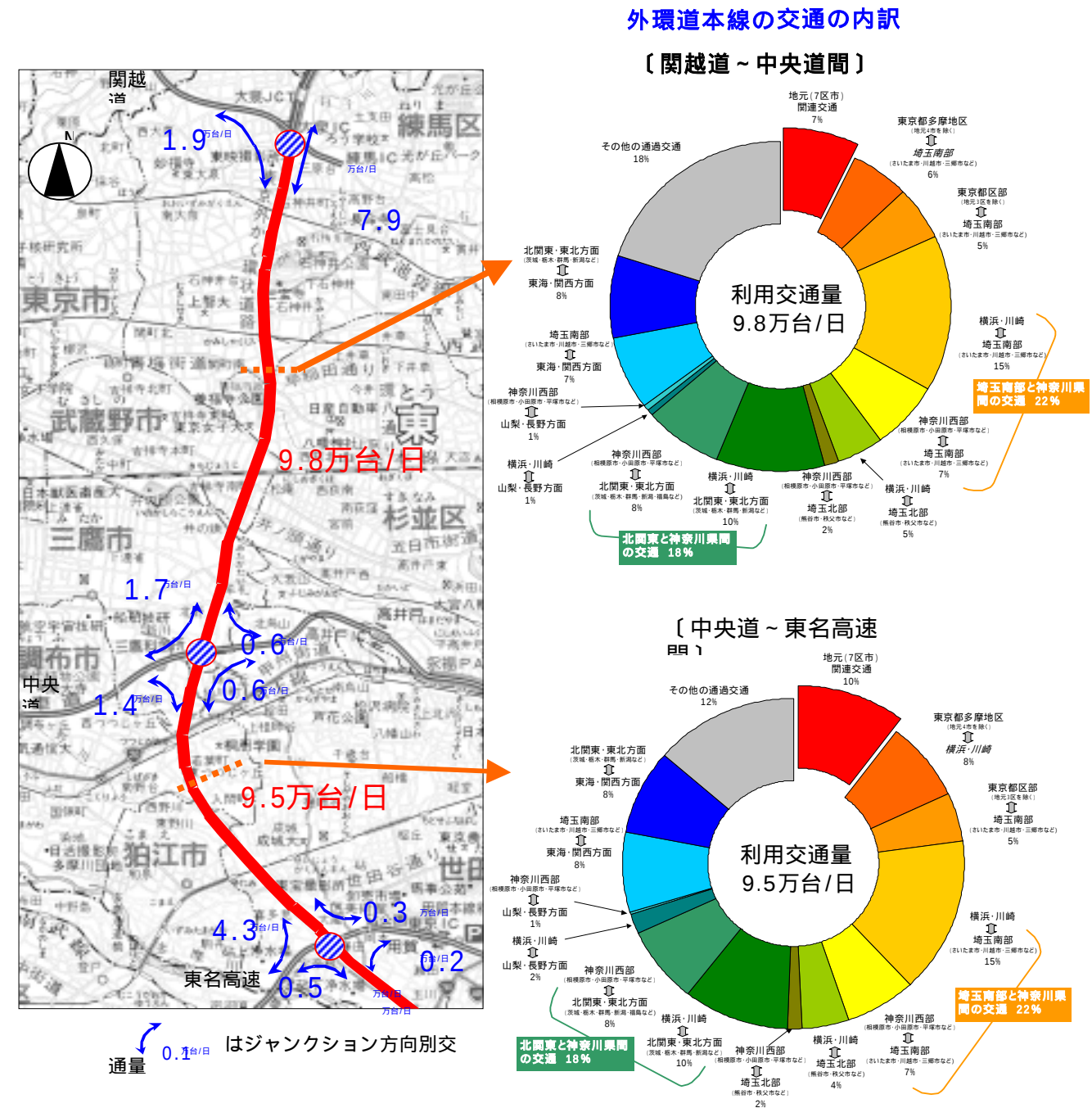
## 環状8号線利用交通の変化(外環を整備しない場合との比較)

- ・外環が整備された場合、環状八号線の交通量は約1～2割減少すると見込まれます。
- ・沿線7区市に關係しない交通が大きく減少すると見込まれます。
- ・一方、生活道路からの轉換等により、地元7区市に關係する交通は増加すると見込まれます。



(参考)外環の利用交通

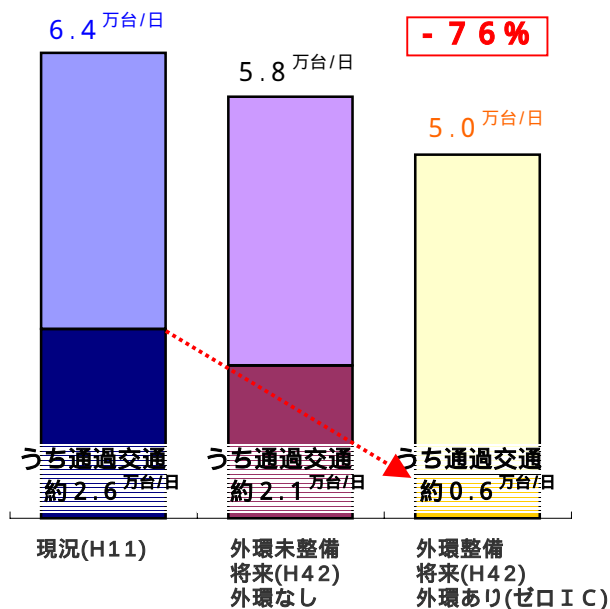
- ・外環を利用する交通の内訳としては、地元（7区市）関連交通は1割程度と少ない。通過交通の内訳としては、埼玉南部と神奈川間の交通が約2割強、北関東と神奈川県間の交通が約2割を占めている。



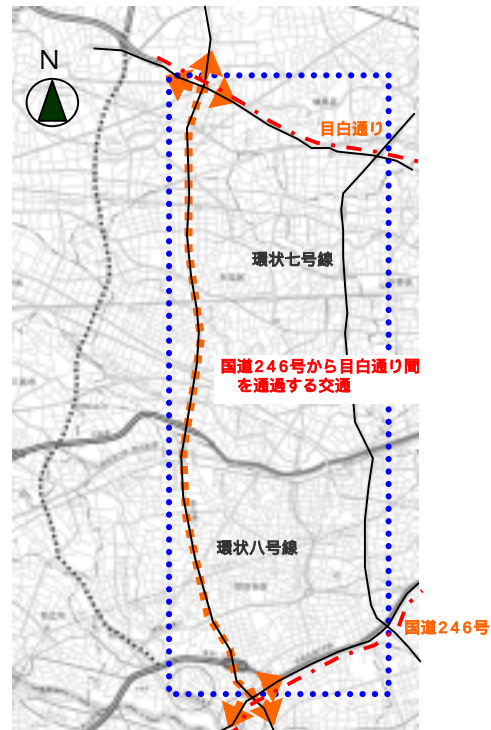
### (3) 通過交通の変化(外環を整備しない場合との比較)

- ・環状八号線を走行する交通のうち国道246号線から目白通りまでの間を通過する交通は、現況で約26,000台となっています。
- ・外環が整備された場合、外環への転換等により、環状八号線の通過交通は約1/4に減少するものと見込まれます。

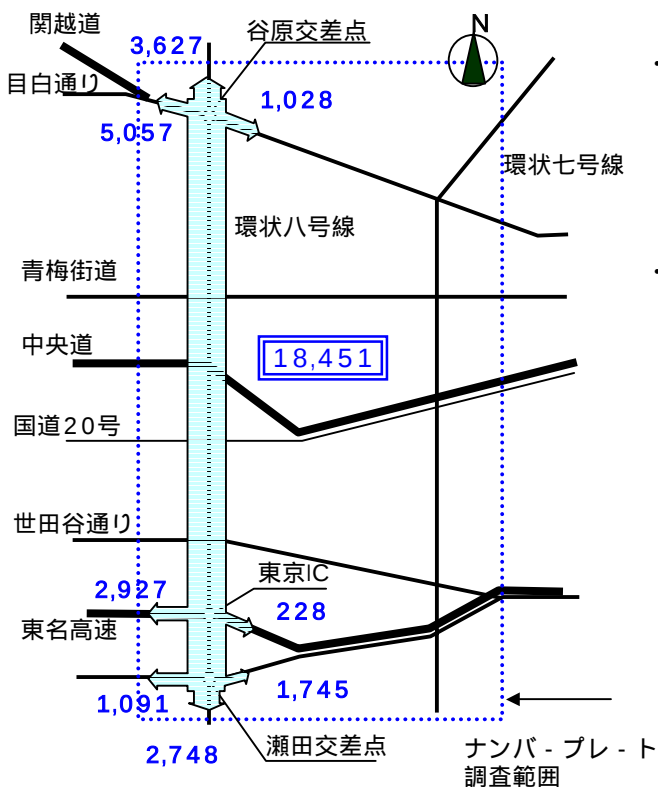
環状八号線(瀬田交差点～目白通り間)の通過交通



新青梅街道～早稲田通りにて計測



#### < 参考 > ナンバ - プレ - ト調査結果



- ・平成12年に実施したナンバー - プレ - ト調査の結果、環状八号線の瀬田交差点から目白通り間を通過する交通量(実測)は約18,000台である。
- ・実際の通過交通は、実測数を補足率(調査箇所での総カウント台数と読み取り台数の割合)を用いて補正すると約26,000台と見込まれます。

補 足 率 : 70%  
 実 測 : 18,451台  
 通過交通 :  $18,451 \div 0.70 = 26,000$ 台/日

- ・環状八号線の通過交通の割合の公表値(23%)は、補足率の補正を行わず、環状八号線の交通量として八幡山の交通量79,240台を用い算定したもの。

環状八号線(国道246号～目白通り間)の通過交通

