

外環の2・周辺道路の将来交通量推計に対する疑問

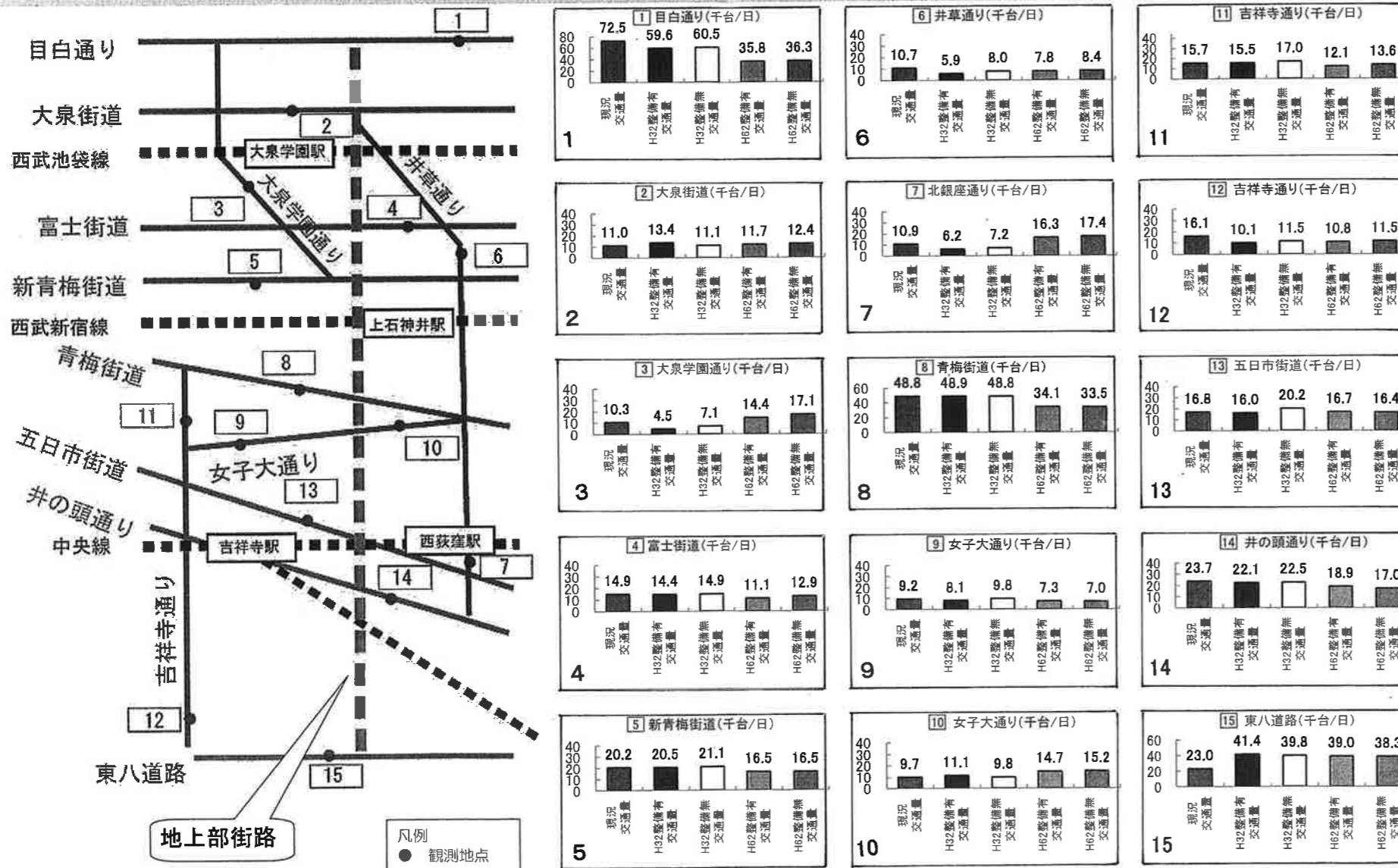
- 下図は 都のデータ集“資料2-6”の3-2頁のデータである。
- 現況交通量の数値は 出典が明らかにされていないが H17年交通センサスの数値と思われる。
- 外環の2・周辺の15道路について H32年、62年に 外環の2が整備された場合、されない場合の数値を示している。
- この交通量推計値を求める時点では H22年交通センサス値は未発表であり H17年センサス値をベースに推計と考えられる。
- 下図のグラフに示された数値を右側の表に書き写し見易くしてみた。それに H22年センサス値を追加記入したものである。
- 右表で見ると 現況値(H17年センサス)と H32年推測値を比較してみると 1%減じただけで ほとんど変化が無いことが判る。
- 一方、H32年推計値に対し H22年センサス値は 大きく下回っていることが判る。(13例中 11例が減少している)
- 外環の2の 推計値はこのH32年推計値を求める時に 一緒に求めたものであり 1万~1.8万台というのも同じ傾向と言える。
- 即ち 上記の結果から 将来交通量の推計方法に大きな問題点があることが判る。H22年の数値をベースに全体を見直すべき。

外環の2・周辺道路の条件別・交通量の比較(単位:千台/日)

番号	道路名	A 整備無での比較				B 整備有無の比較(H32)		X 混雑度
		現況H17	H22	H32	H62	H32	H32	H22
		センサス	センサス	整備無	整備無	整備有	整備無	センサス
1	目白通り	72.5	44.5	60.5	36.3	59.6	60.5	1.08
2	大泉街道	11.0	8.7	11.1	12.4	13.4	11.1	0.75
3	大泉学園通り	10.3		7.1	17.1	4.5	7.1	
4	富士街道	14.9	12.7	14.9	12.9	14.4	14.9	1.19
5	新青梅街道	20.2	15.8	21.1	16.5	20.5	21.1	1.14
6	井草通り	10.7	9.0	8.0	8.4	5.9	8.0	0.76
7	北銀座通り	10.9		7.2	17.4	6.2	7.2	
8	青梅街道	48.8	39.8	48.8	33.5	48.9	48.8	0.93
9	女子大通り	9.2	8.9	9.8	7.0	8.1	9.8	0.85
10	女子大通り	9.7	8.3	9.8	15.2	11.1	9.8	0.83
11	吉祥寺通り	15.7	13.8	17.0	13.6	15.5	17.0	0.99
12	吉祥寺通り	16.1	17.1	11.5	11.5	10.1	11.5	1.50
13	五日市街道	16.8	14.8	20.2	16.4	16.0	20.2	1.08
14	井の頭通り	23.7	16.1	22.5	17.0	22.1	22.5	0.58
15	東八道路	23.0	36.2	39.8	38.3	41.4	39.8	1.15
小計(千台/日)		313.5		309.3	273.5	297.7	309.3	
		100.0%		98.7%	87.2%	96.2%	100.0%	

【整備効果】
交通量

地上部街路が整備された場合と整備されない場合の交通量の比較(現況、H32、H62)
・地上部街路が整備された場合、H32年交通量と比べると、南北方向(3大泉学園通り、6井草通り、7北銀座通り、11・12吉祥寺通り)、東西方向(1目白通り、13五日市街道他)では、交通量が減少することが見込まれます。



上表で 1. 目白通り 15. 東八道路についてはH17年センサス値からこの現況値を見出すことが出来なかった
求出方法を教えて戴きたい。空欄の 3. 大泉学園通り 7. 北銀座通り も求出方法を教えて戴きたい。

問題点

- H22年度センサス数値を基に推計し直すべきである。(H32年、H62年共に過大の推計値である)
 - 外環の2・交通量は H32年では 1万~1.8万台と推計されているが 上記と同様 過大な推計であり 再計算されるべきである。
 - このデータ集の3-1頁の図も 修正されるべきである。
- 外環の2が出来ると 交通量が減少するというが 混雑度が低い場合に 交通量減少しても効果が少ない。

参考

$$\text{混雑度}[X] = \frac{\text{道路の交通量}}{\text{その道路で処理可能な最大交通量(交通容量)}}$$

- 混雑度[X]が1.0以下の場合・・・混雑なく円滑に走行
- 混雑度[X]が1.0以上 1.25未満の場合・・・ピーク時間に混雑
- 混雑度[X]が1.75以上・・・慢性的な混雑状態