

インターチェンジについて

1. 交通改善

インターチェンジの有無により、環状 8 号線の交通量変化は約 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、環状 8 号線の大型車削減効果については、同程度の効果が期待されます。

表 環状 8 号線の断面交通量（青梅街道南側地点）

	外環道 が無い場合	外環道がある場合	
		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
環 8 の交通量 () は大型車	6.1 万台/日 (1.6 万台/日)	5.0 万台/日 (0.9 万台/日)	4.4 万台/日 (0.8 万台/日)
うち 7 区市を通過する交通量 () は大型車	3.3 万台/日 (1.2 万台/日)	1.0 万台/日 (0.3 万台/日)	1.0 万台/日 (0.3 万台/日)

平成 11 年度道路交通センサスを基にした計算値

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 () は大型車	8.8 万台/日 (3.4 万台/日)	10.5 万台/日 (3.7 万台/日)
うち 7 区市を通過する交通量 () は大型車	8.0 万台/日 (3.3 万台/日)	8.5 万台/日 (3.3 万台/日)

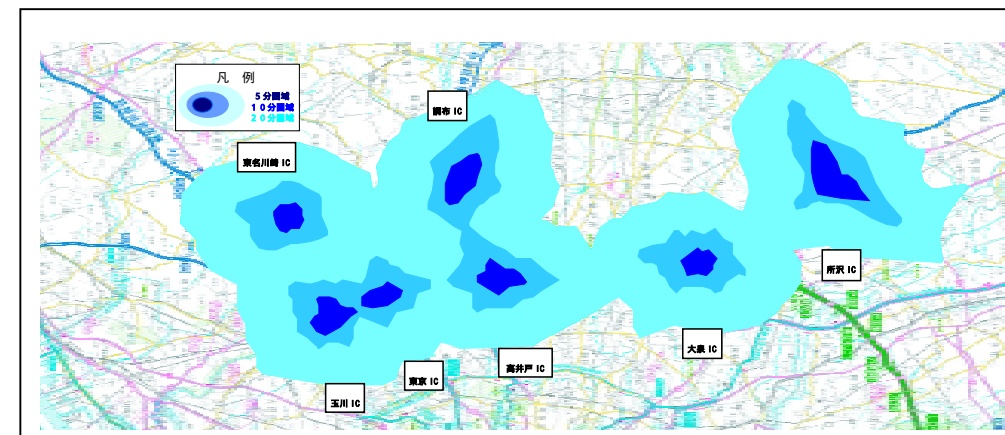
平成 11 年度道路交通センサスを基にした計算値

2. 利便性

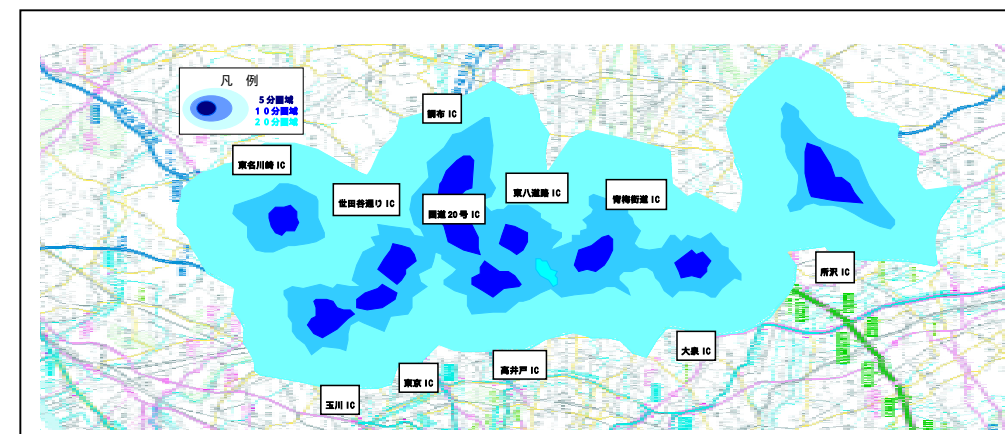
インターチェンジがある場合、外環道沿線地域で高速道路へのアクセス時間が 15 分程度短縮されます。また、武蔵野市や西東京市の一部が新たに 20 分圏域になります。

インターチェンジまでのアクセス時間圏域

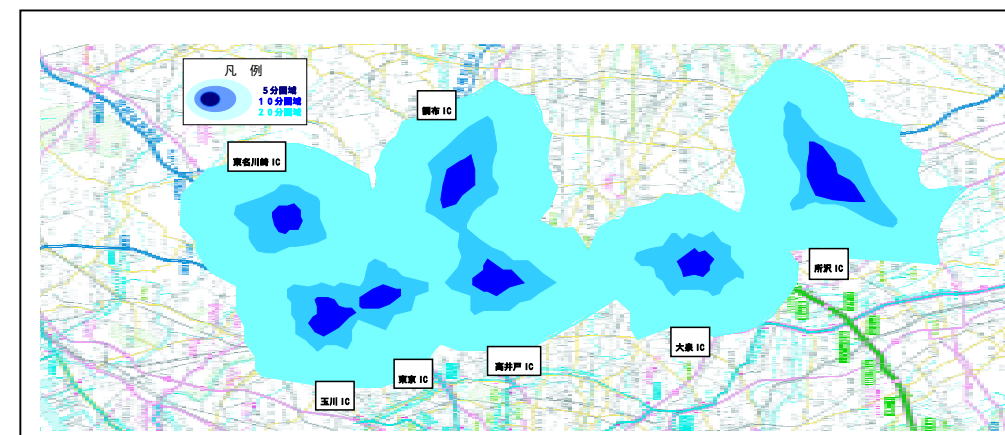
< 現 況 >



< インターチェンジがある場合 >



< インターチェンジがない場合 >



インタ - チェンジまでのアクセス時間圏域の計算

主要地方道以上を対象に道路交通センサス（H11）の旅行速度（ピーク時）を用い、一般県道以下主な路線については、旅行速度を 16 km/h と設定し、5 分、10 分、20 分毎の範囲を計算したものです。時間圏域は、の結果からプロットされたポイントを単純に結び、示した概ねの範囲です。

外環供用による一般道の速度変化は考慮していません。