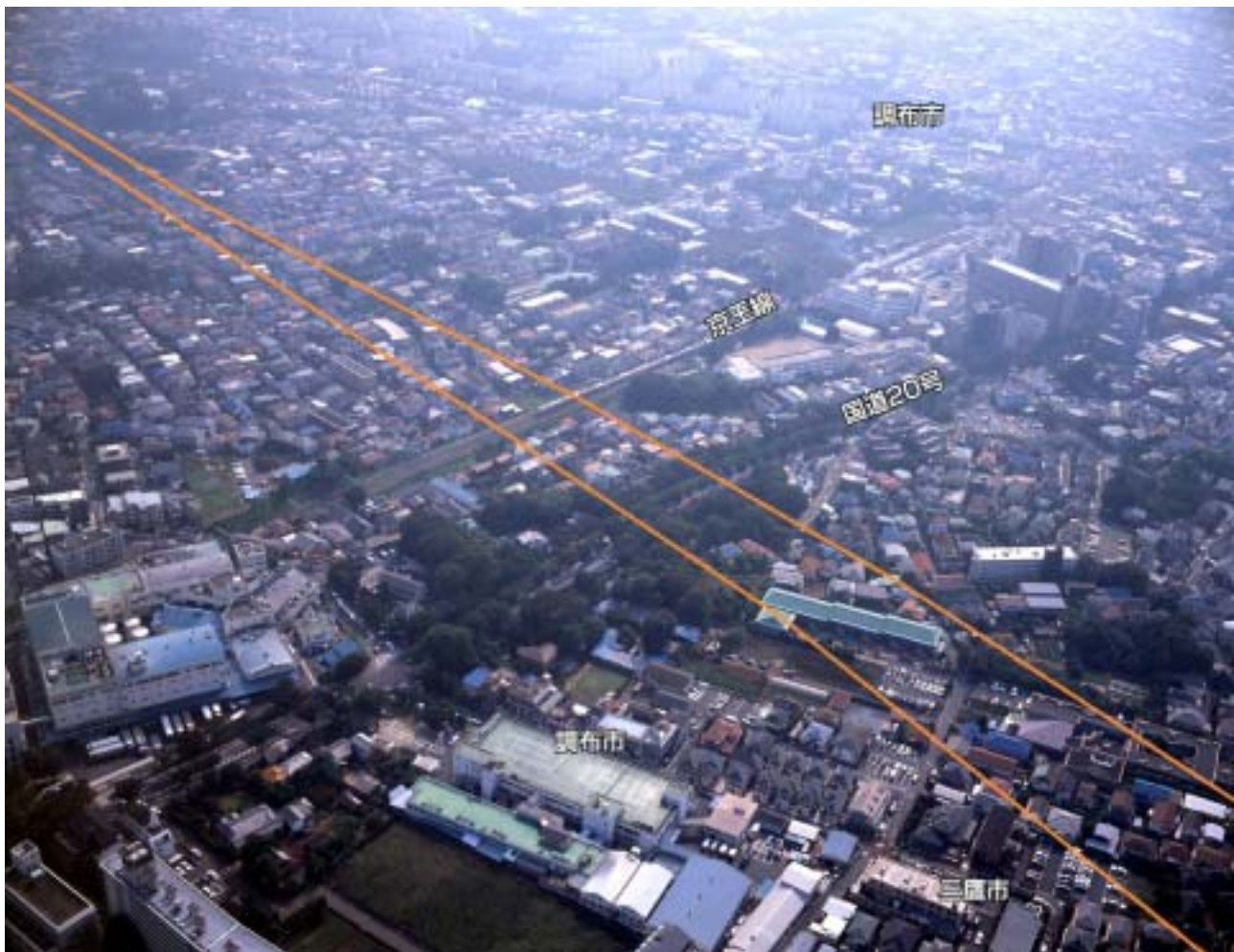


国道 20 号インターチェンジ について



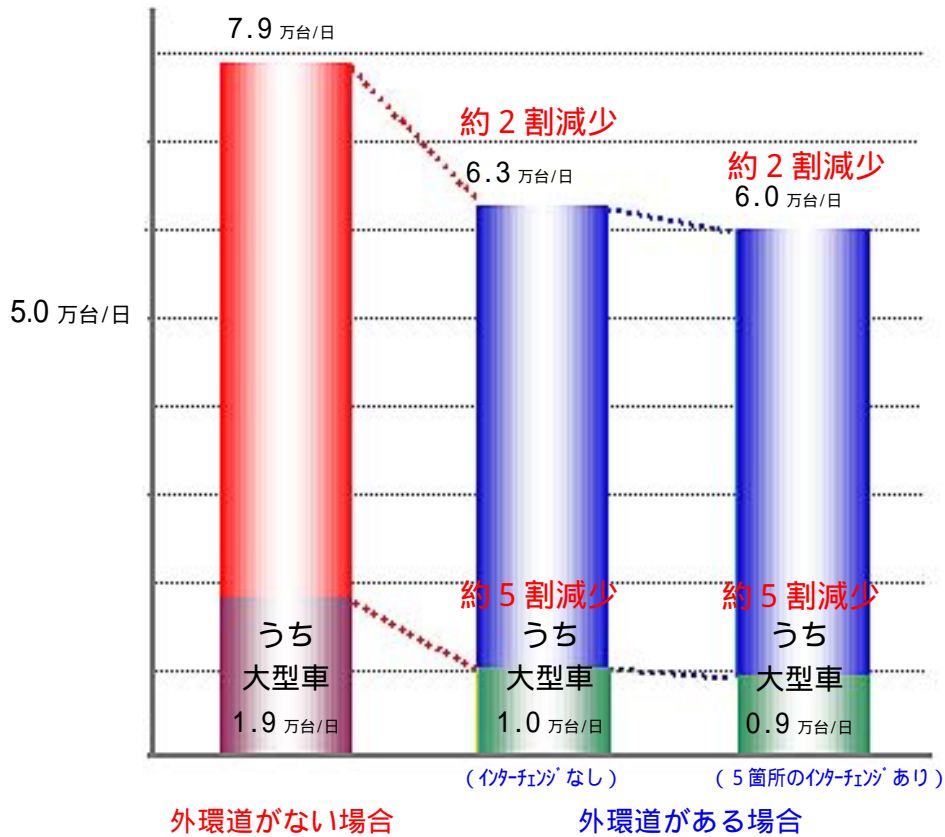
— は、昭和 41 年に決定された都市計画線の目安です。

1. 交通について

【環8交通量の変化】

外環道の開通で環8の交通量はインターチェンジの有無にかかわらず約2割減少します。大型車はインターチェンジの有無に関らず約5割減少します。

環状8号線の交通量 (千歳台交差点～環8船橋交差点)
(断面交通量は、平成11年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。)



【インターチェンジの利用交通量】

1 日約 1.6 万台の利用が見込まれます。(この 1.6 万台/日は、国道 20 号で上り下り方向に分かれると考えられます。)

5 箇所のインターチェンジがある場合



国道 20 号 (仙川駅入口付近)



注) 利用交通量は、平成 11 年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。

【最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間圏域】

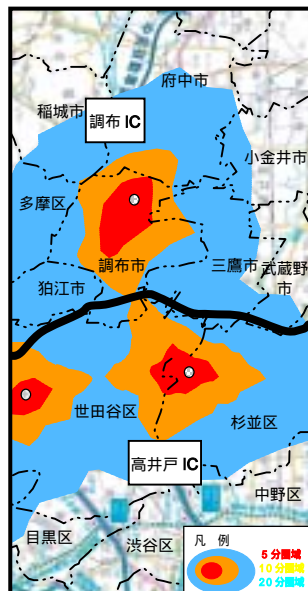
国道 20 号インターチェンジがある場合、最寄りのインターチェンジへのアクセス時間は以下の通りです。

武蔵野市のほぼ全域が 5 分の時間短縮となります。

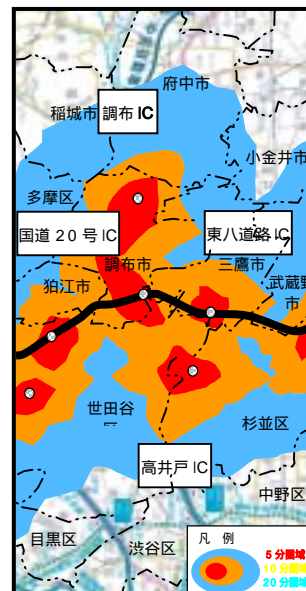
三鷹市の東部が 5 分～10 分の時間短縮となります。

調布市の東部が 5 分～10 分の時間短縮となります。

インターチェンジがない場合



インターチェンジがある場合



2. 生活への影響について

【移転】インターチェンジがある場合、最大約 460 棟の新たな移転が必要となります。ジャンクション構造を一体的に活用した場合、最大約 190 棟の新たな移転が必要となります。なお、整備には数百億円の追加費用を要します。

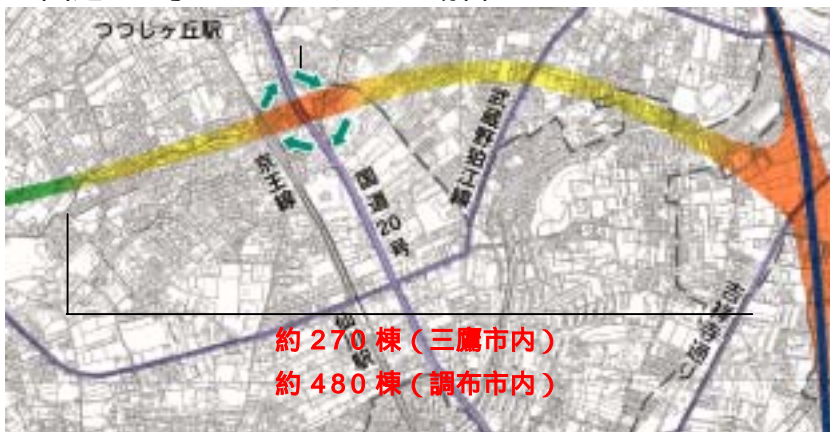
国道 20 号インターチェンジがない場合



| 凡例 | |
|------|---------------|
| オレンジ | 開削ボックス |
| 黄色 | 開削ボックス(埋め戻し部) |
| 緑 | シールドトンネル |

(注)・建物数は、現在の都市計画のアクセス位置・方向と同じ等と想定した地下構造の場合の建物数を都市計画図を用いて数えたものです。
・地上部街路による影響は含まれておりません。

国道 20 号インターチェンジがある場合



| 凡例 | |
|------|---------------|
| オレンジ | 開削ボックス |
| 黄色 | 開削ボックス(埋め戻し部) |
| 緑 | シールドトンネル |

(注)・建物数は、現在の都市計画のアクセス位置・方向と同じ等と想定した地下構造の場合の建物数を都市計画図を用いて数えたものです。
・地上部街路による影響は含まれておりません。

ジャンクション構造を一体的に活用した場合 (関越方向のみ)

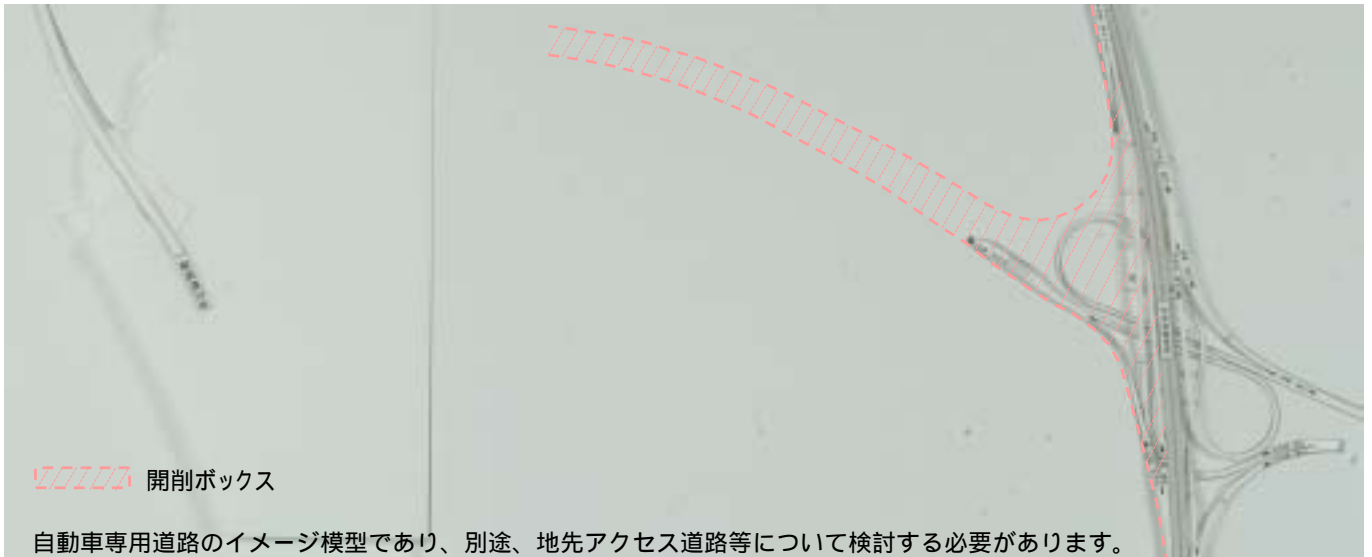


| 凡例 | |
|------|---------------|
| オレンジ | 開削ボックス |
| 黄色 | 開削ボックス(埋め戻し部) |
| 緑 | シールドトンネル |

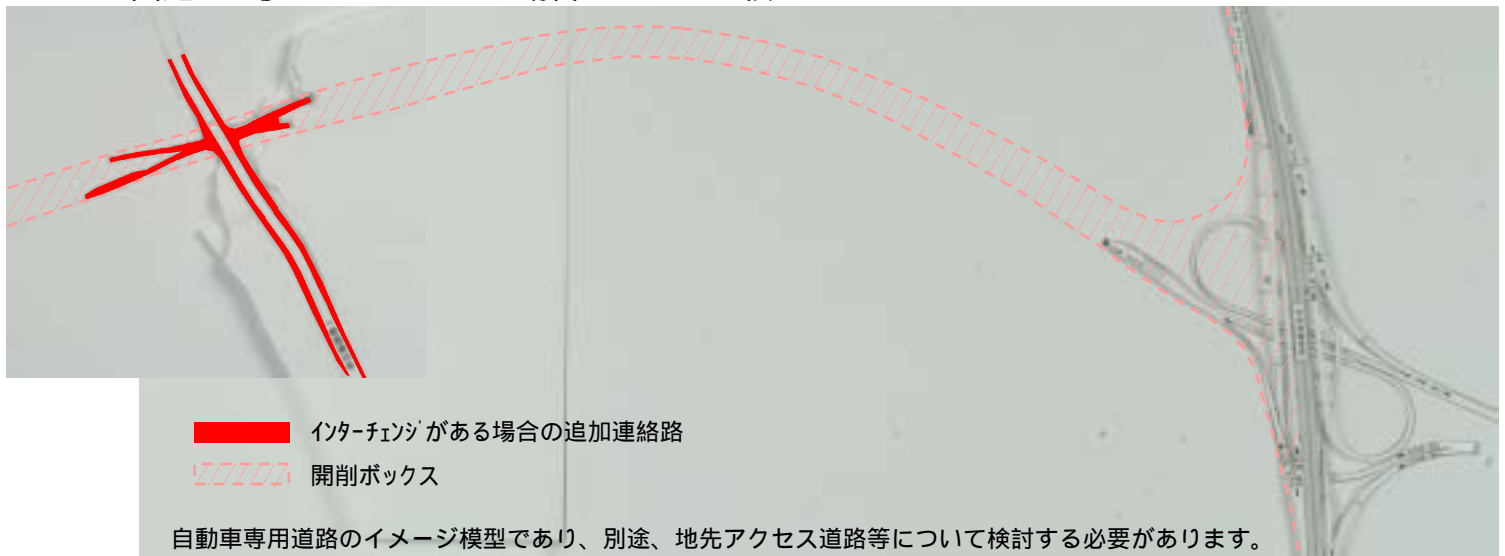
(注)・建物棟数は、現在の都市計画のアクセス位置・方向と同じ等と想定した地下構造の場合の建物数を都市計画図を用いて数えたものです。
・地上部街路による影響は含まれておりません。

【地域分断】インターチェンジがある場合、国道20号近傍で工事中及び完成後に地域分断が新たに生じる可能性があります。ジャンクション一体型とした場合、インターチェンジがある場合よりも地域分断が軽減されると考えられます。

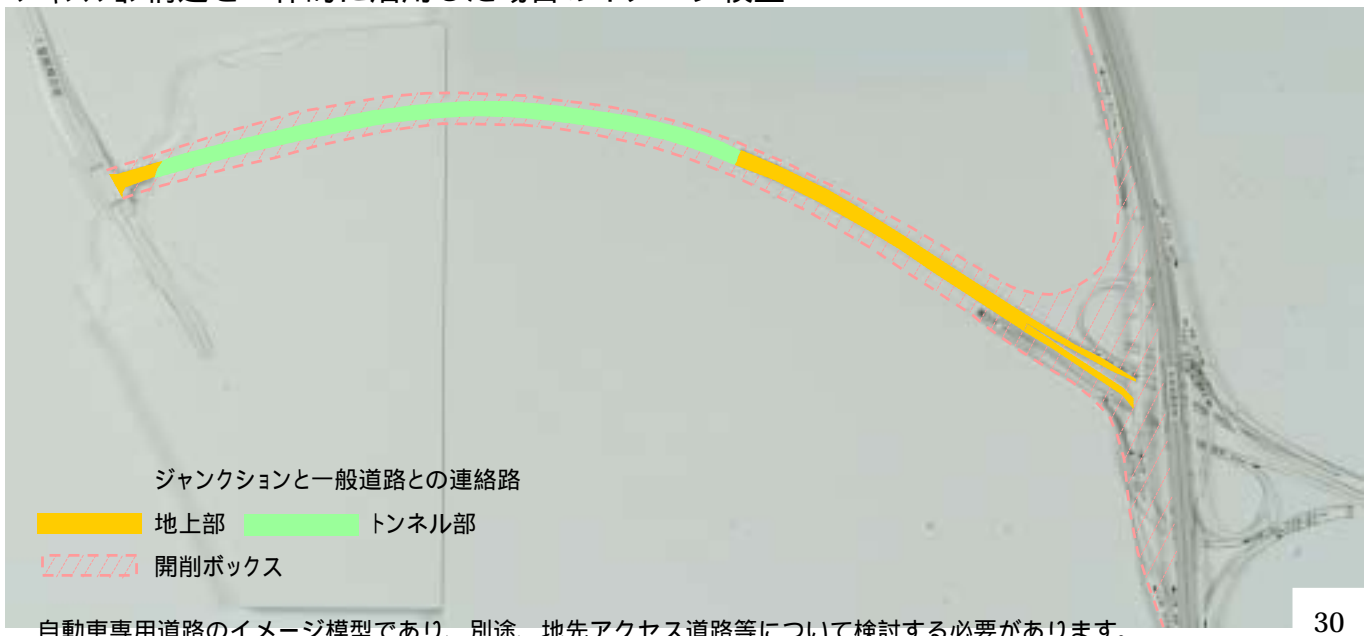
国道20号インターチェンジのない場合のイメージ模型



国道20号インターチェンジがある場合のイメージ模型



ジャンクション構造を一体的に活用した場合のイメージ模型

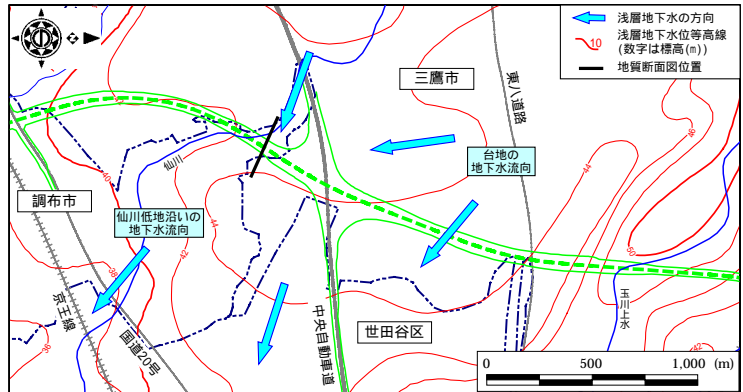


3 . 環境への影響について

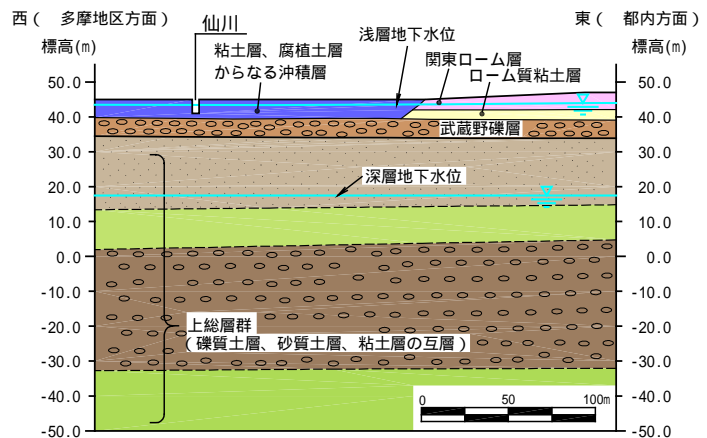
【地下水】イターチェンジがある場合、国道 20 号付近の開削工事によって、地下水の流れに新たな影響を与える可能性があります。

< 国道 20 号周辺の地質と地下水の状況 >

地表から約 5mにある武蔵野礫層中の浅層地下水の流向は、北西から南東方向に流れていると考えられます。仙川沿いの低地では、武蔵野台地あるいは仙川上流より地下水が流れてきており、仙川の下流に向かって流れていると考えられます。



開削工法は、工事中及び完成後の両方において、地下水の流れに影響が生じる可能性があります。地下水面が低下すると、近辺の自然や建物に影響を与える可能性がありますので、安定した地下水面を維持する必要があります。このため、上流側と下流側を接続するなど地下水の流れを確保し、周辺地域に与える影響を最小限にする必要があります。



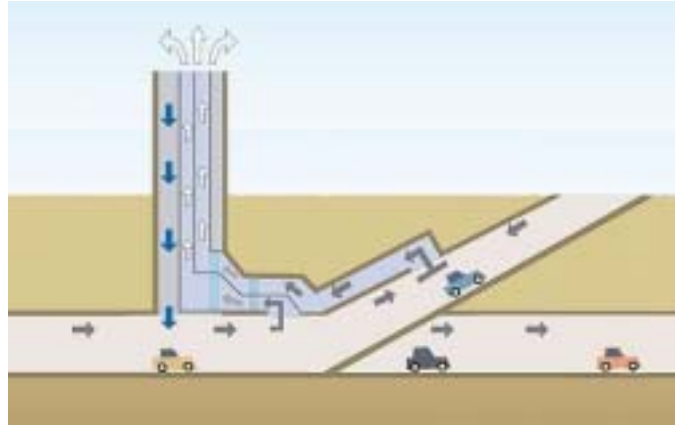
開削工事事例（首都高埼玉新都心線）



【換気所】インターチェンジがある場合、換気所は中央道ジャンクション設置によって必要となる換気所からの距離が長いので、新たな換気所の設置が必要となる可能性があります。

トンネル出口からガス漏れ出しを防ぐため、一般的にインターチェンジでは換気所が必要となるので、国道20号インターチェンジがある場合には新たな換気所の設置が必要となる可能性があります。

換気所のイメージ



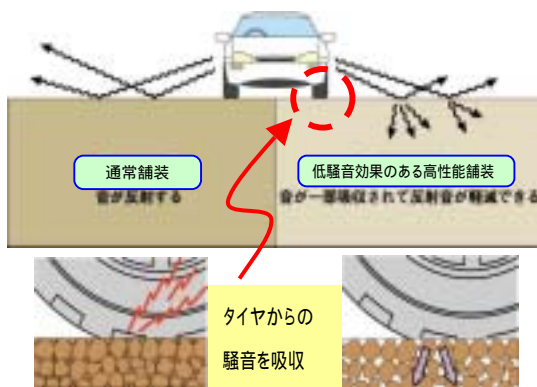
【排出ガス・騒音・振動】

インターチェンジがある場合、地上への連絡路での排出ガス・騒音・振動は、遮音壁などで軽減する必要があります。

インターチェンジからの出入口のイメージ



低騒音効果のある高性能舗装



遮音壁（外環 和光地区）



トンネル内の吸音処理



4 . 意見

(1) P I 外環沿線協議会

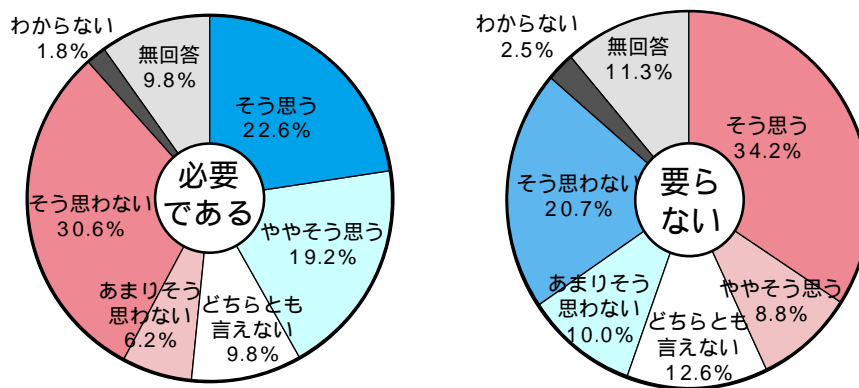
- ・ジャンクション周辺に併設してインターチェンジをつくるのであれば、例えば、世田谷三鷹線などを使いながら、できるだけ地元被害を及ぼさない形で検討してもらいたい。
- ・中央道の中でインターチェンジに入れるような構造、または技術的なことについて検討していただきたい。

(2) 沿線アンケート結果

問・高架構造から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。ア、イ、の意見それぞれについて、1つずつをつけて下さい。

ア．効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である
 イ．影響（デメリット）を考慮して、インターチェンジは要らない

国道 20 号インターチェンジを最寄りとした 682 人の結果



調査名： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する沿線地域アンケート調査
 実施期間： 平成 15 年 1 月 18 日～1 月 31 日
 調査対象： 外環道路の沿線（都市計画区域内及び都市計画区域界から片側 50m 幅）にお住まいの全ての世帯（事業所）
 回収数： 全体で 4,652 人より有効回収された（有効回収率 26.9%）

(3) 住民



国道 20 号線インターチェンジは、小学校、住宅地等への騒音、公害等環境破壊の恐れ大。反対。

（調布市在住の方々からはがきで頂いたご意見）



インターチェンジ、換気塔の建設が地域の環境にどのような影響を与えるのかしっかりした数値を環境アセスメントによって出すこと。（調布市在住の方からオープンハウスで頂いたご意見）



要所要所にインターチェンジを設けなければ利用価値は半減する。地域の利便性のない外環は要らないことになる。（三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見）