

## 国道 20 号インターチェンジについて



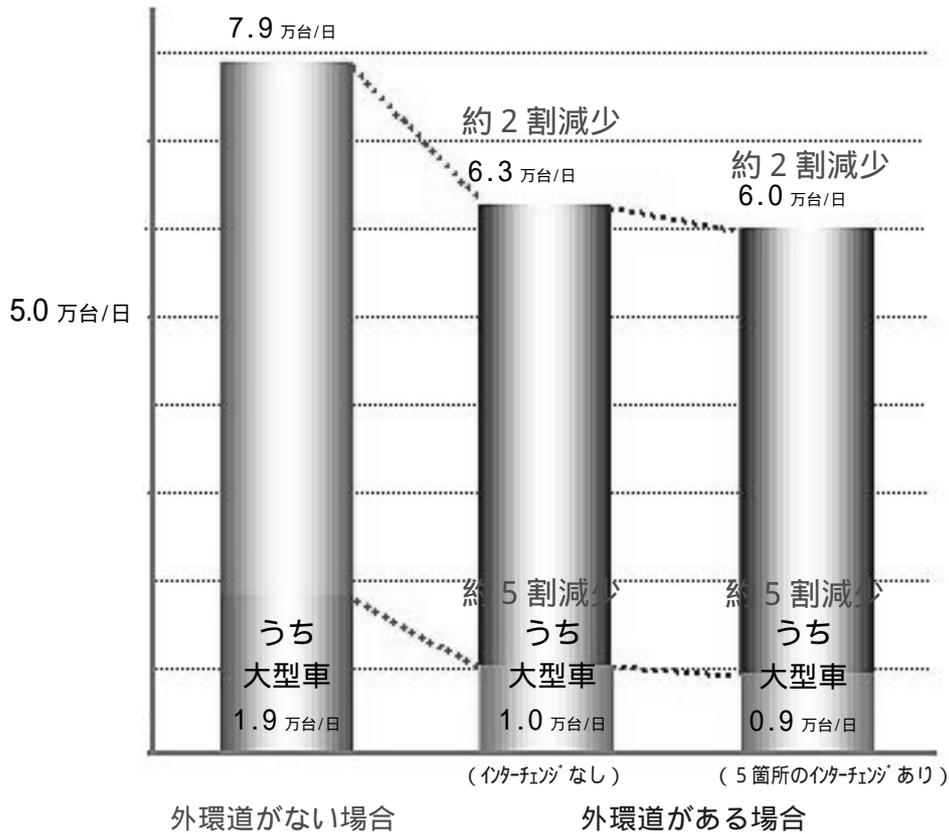
—— は、昭和 41 年に決定された都市計画線の目安です。

# 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 箇所インターチェンジがある場合



国道 20 号 (仙川駅入口付近)



国道 20 号インターチェンジ だけがある場合



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。

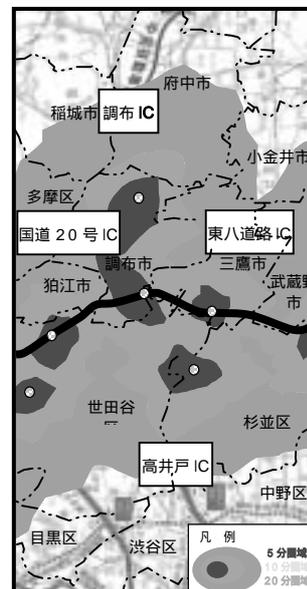
三鷹市の東部が 5 分 ~ 10 分の時間短縮となります。

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

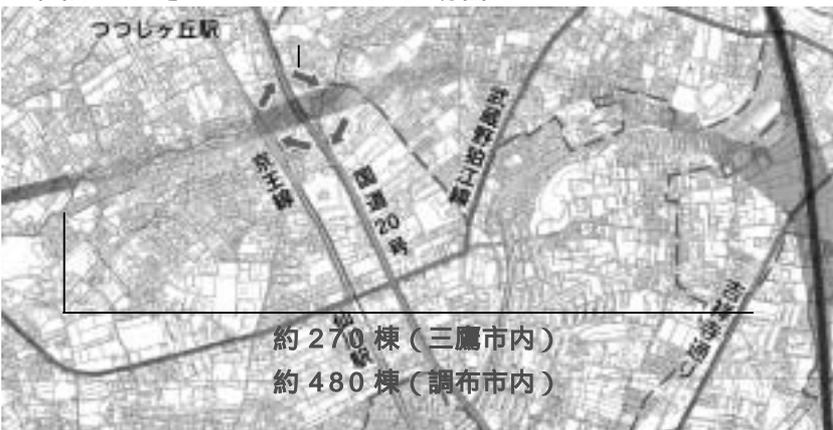


開削ボックス区間：  
約 290 棟

凡例
開削ボックス
開削ボックス(埋め戻し部)
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



開削ボックス区間：約 750 棟  
整備に数百億円の追加費用

凡例
開削ボックス
開削ボックス(埋め戻し部)
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 )



開削ボックス区間：約 480 棟  
整備に数百億円の追加費用

凡例
開削ボックス
開削ボックス(埋め戻し部)
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。