

4. 東八道路および国道20号インターチェンジについて

1. 検討概要

東八道路・国道20号ICについては、中央道を挟んで近接していることから、あわせて検討することとし、次の4案について比較検討。

A：ICを設置しない案

B：東八道路と国道20号に東名・関越両方面へ行き来できるICを設置する案

C：東八道路南側に東名方向、国道20号北側に関越方向へ行き来できるICを設置する案

D：東八道路南側に東名・関越両方向へ行き来できるICを設置する案

この中からB案とD案に絞り、さらにそれぞれのICから中央道への乗り降りできる構造とした上で、検討した。

2. 比較検討

(1) 地元の意向

住民の主な意見

- ・ICを設置しない案については、支持する意見はあるが、いずれかあるいは両方にICを設置する案を支持する意見と比べると少ない。
- ・ICを設置する案の中ではC案を支持する意見は少ない。
- ・東八道路ICについては、中央道への乗り降りを可能とするフルICを求める意見が強い。

三鷹市及び調布市の意見

(三鷹市) 国道20号ICは地域分断等の影響など、三鷹市への影響が大きい。東八道路ICも構造上の研究が必要。

(調布市) 市民が外環を利用できるようICの機能は必要。

(2) 比較評価

ICの立地条件:(別表 参照)

A～Dの4案の評価:(別表 参照)

- ・ICを設置しない案については、中央道調布ICへの負荷が大きくなること、またジャンクション設置による影響がある反面、ICが設置されないため地元にとって利便

性が小さい。

- ・ C案については、I Cのあり方として中途半端な案ととらえられ、支持する意見は少なく、検討対象としない。(以下の検討の結果、問題がある場合について、再度検討。)

以上から、東八道路と国道20号にフルI Cを設置するB案及び、東八道路のみにフルI Cを設置するD案を検討の基本とする。

(3) 検討案の追加及び評価

上記評価から、東八道路及び国道20号へのI Cの設置検討に関し、

- ・ 東八道路と国道20号にフルI Cを設置する案及び、東八道路にフルI Cを設置する案について、三鷹市と調布市の課題意識を踏まえて評価項目を設定し、比較評価を行う。
- ・ いずれも「中央道への乗り降り可能な構造」を前提とする。(効果と影響を別途比較評価。)
- ・ 東八道路I Cについてはその構造を比較する。(東八道路南側でJCT部を活用して東名・関越方面の出入り口を設けるUターン案と、東八道路北側に関越方面、南側に東名方面の出入り口を設けるダイヤモンド型I C案を比較評価。)

比較評価:(別表 参照)

東八道路I Cの設置

- ・ 東八道路の交通量は現況より増加するが、交通容量には余裕がある。また、国道20号は、現況と同程度となる。
- ・ 三鷹市の広域で時間短縮など利便性の向上が見込まれる。
- ・ 中央道ジャンクションとの一体的整備により、地上への影響は比較的小さい。

東八道路I Cと国道20号I Cを設置する場合

- ・ 国道20号の交通量が増加し、現況よりさらに混雑の悪化が見込まれる。
- ・ 調布市東部地域では一定の利便性向上が見込まれるが、東八道路I C設置の場合からの利便性向上の程度は小さい。
- ・ また、東八道路I C設置の場合と比べ、大幅な移転棟数の増加、事業費の増大が見込まれる。

3. 他のI Cを考慮した場合の確認

青梅街道I C(関越道方面)及び、目白通りI Cが設置されることにより、東八道路I Cの利用交通量は減少し、東八道路の交通量は減少する。

三鷹市域及び調布市域では、青梅街道I C及び目白通りI Cが設置された場合でも利便性の変化はない。

したがって、他のインターの設置を考慮した場合でも、東八道路及び国道20号へのインターの設置の考え方（東八道路ICのみ設置）の評価は変わらない。

4.まとめ

東八道路IC及び国道20号ICについては、次の通りとなる。

東八道路IC

- ・中央道ジャンクションとの一体的整備により、ジャンクションのみ設置した場合と比べて、地域への影響は大きく変わらない状況で設置が可能となる。
- ・また、東八道路は4車線の都市計画道路として整備中であり、接続道路としての機能が十分であること、地域の利便性が向上する
こうしたことなどから、東八道路ICを設置する案とした。

国道20号IC

- ・国道20号は、現状において交通の混雑が激しく、設置した場合には、交通量が増大し、さらなる混雑が見込まれる。
- ・国道20号にICを設置しない場合でも、調布市内には中央道に調布ICがあることや、近接する東八道路ICを設置する案としており、東八道路ICへのアクセスを確保することにより、十分な利便性が確保される。
- ・また、IC計画地は地形の条件が厳しいことや、国道20号から中央道とのジャンクションまでの区間はロングランプとなり、ICの設置に伴う影響範囲が大きくなる
こうしたことなどから、国道20号にはICを設置しない案とした。

なお、この場合、調布市域及び東八道路IC北側（井の頭、武蔵野方面）から東八道路ICへのアクセスの確保のための都市計画道路（三鷹3.4.7、調布3.4.17、3.4.18等）の整備について検討する必要がある。

別表 ICの立地条件

周辺のIC

国道20号IC計画地の西約4.2kmに既設の中央道調布ICがあり、都心及び郊外方向へのアクセスが確保されている。また、調布ICから中央道を経由して外環にアクセスできる。

< 中央道調布ICの現況利用交通量 >

項目	中央道調布IC
利用交通量	3.7万台/日

平成11年の推計値

東八道路及び国道20号の現況

	東八道路 (牟礼付近：現況2車線区間)	国道20号 (東つつじヶ丘付近)
現況交通量	2.2万台/日 (4車線供用時推計3.3万台/日)	4.7万台/日
混雑度	0.59 (4車線供用時推計0.8)	1.54
時間交通容量	約3,100台/時	約2,400台/時
24H交通容量	4.1万台/日	3.1万台/日
幅員	30m	18m

東八道路が四車線に拡幅整備された場合の現況2.2万台の交通量に対する混雑度

地形条件等

	東八道路IC計画地 (牟礼付近)	国道20号IC計画地 (東つつじヶ丘付近)
地形条件	東八道路北側には、玉川上水があり住宅地がある。南側は、北側に比べ住宅地が少なく、生産緑地が多い。	国道20号周辺には、住宅地があり、北側に国分寺崖線、三鷹市の中原、新川となり住宅地がある。南側に京王線や入間川が調布市の東つつじヶ丘と住宅地がある。
中央JCTまでの距離	約0.9km (近接しており、フルインターでの一体整備が可能)	約1.6km (ロングランプとなり、ICとの一体整備は困難)