

# 青梅街道インターチェンジについて

# 目 次

0. 検討の位置づけ

1. 検討経緯

2. 青梅街道インターチェンジについて

## 0. 検討の位置づけ

国土交通省と東京都では、東京外かく環状道路（関越道～東名高速）について、幅広く意見を聴きながら、その必要性等の検討を行ってきた。

検討にあたっては、計画の構想段階から沿線地域の課題について具体的に検討し、想定されるさまざまな案を提示して、地域住民の意見を把握してきた。この中でインターチェンジについて、その設置の有無によって効果及び影響が大きく異なることなどから、外環の必要性等とあわせて意見を把握してきた。

こうした検討を踏まえ、このたび外環の必要性は高いと判断し、計画の具体化に向けた考え方をとりまとめた。この中で、インターチェンジについて、周辺道路の交通状況、設置による利便性の向上の程度、地元の意向、周辺環境への影響等を総合的に考慮し、下記の案を提示した。

「東京外かく環状道路についての考え方」より抜粋

### ○インターチェンジ（出入口）

外環本線と同時に整備するインターチェンジについては、周辺の交通状況や利便性、地元の意向を踏まえ、目白通り、青梅街道及び東八道路の3箇所インターチェンジを設置し、国道20号及び世田谷通りにはインターチェンジを設置しない案とする。

- ・目白通りインターチェンジ（仮称）：大泉ジャンクションとの一体構造
- ・青梅街道インターチェンジ（仮称）：練馬区内に関越道方面への出入り可能な構造
- ・東八道路インターチェンジ（仮称）：中央ジャンクション（仮称）との一体構造  
（中央道へ乗り入れ可能な構造）

今後、この考え方について、沿線自治体等の意見を聴きながら、計画を具体化し、外環整備に伴う環境への影響や、環境対策について検討を行っていく。

本報告書は、この「考え方」のインターチェンジ設置案を提示するのにあたっての検討内容等を取りまとめたものである。

## 1. 検討経緯

平成15年1,3月 国及び東京都の方針の公表

「インターチェンジについてはインターチェンジ無しを検討の基本とするが、その設置については地元の意向等を踏まえる。」

「インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。」 「ジャンクション構造の一体的活用について検討する。」

(沿線区市長意見交換会等で、インターチェンジについて区市の意見を把握)

平成17年1月～ 三鷹市及び調布市において「オープンハウス・意見を聴く会」を開催  
東八道路・国道20号インターチェンジについて次の4案の効果と影響を比較提示し、必要性等について意見を把握

A：インターチェンジを設置しない案

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インターチェンジを設置する案

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インターチェンジを設置する案

D：東八道路南側に東名・関越両方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案

2月～ 狛江市及び世田谷区において「オープンハウス・意見を聴く会」を開催  
世田谷通りインターチェンジについて次の2案を提示

A：インターチェンジを設置しない案

B：東名・関越両方面へ行き来できるインターチェンジを設置する案

7月～ 練馬区及び杉並区において「オープンハウス・意見を聴く会」を開催  
目白通りインターチェンジについて次の2案を提示

A：インターチェンジを設置しない案

B：東名方面へ行き来できるインターチェンジを設置する案

青梅街道インターチェンジについて、次の2案を提示

A：インターチェンジを設置しない案

B：東名・関越両方面へ行き来できるインターチェンジを設置する案

## 「考え方」に係る検討内容

- ① 「オープンハウス・意見を聴く会」等で提示した各IC別の検討案に関し、オープンハウスや意見を聴く会での意見等を踏まえ、適宜検討案を追加して、比較評価。
- ② IC設置の有無の評価は、個別IC毎の評価のみで決まるものではなく、他のICの有無によって評価が変わる場合もあることから、①で他のIC無しの条件で、個別IC毎に設置の有無を検討し、その結果得られたIC条件（目白通りICあり、青梅街道IC関越方面ハーフ、東八道路ICあり）で、改めて交通の変化及び利便性等について検証し、IC設置案の妥当性を確認。

## 交通の変化の推計条件

推 計 時 点 ：平成42年

道 路 条 件 ：(自専道) 三環状等の整備を前提（外環の東名以南の区間および高井戸IC下りONランプの整備を含む）

(一般道) 東八道路（環八まで）、調布保谷線、環八（練馬の区間）、目白通り延伸等を前提

(外環の地上部街路の整備は見込まない)

IC等の条件：①検討対象のIC以外のICは「無し」を前提として検討

②検討対象のIC以外のICについて①での検討結果を踏まえたIC案を前提として確認

料 金 条 件 ：外環は普通車500円均一、首都高は普通車800円均一（東京線）

## 2. 青梅街道インターチェンジについて

### 1. 検討概要

青梅街道 I C については、① I C を設置しない案及び、② I C を設置する案について検討してきたが、さらに③練馬区側に関越方面に出入り可能な構造で設置する案を加え、検討した。なお、意見を聴く会等では、目白通り I C とあわせて、両 I C がある場合とない場合について意見を聴いてきたが、ここでは、個別に検討した。

### 2. 比較検討

① I C を設置しない案及び、② I C を設置する案についての評価は次の通りとなる。

#### (1) 地元の意向

##### ①住民の主な意見

- ・意見を聴く会等では、I C は不要との意見が多い。
- ・練馬区側においては、関町南地区への影響や事業費から、I C を不要との意見もある一方で、上石神井のまちづくりや、区内の通過交通排除の観点から I C が必要との意見がある。
- ・杉並区側において、教育施設（桃井第四小学校等）に対する影響や、善福寺の自然への影響を危惧する意見がある。
- ・練馬区及び杉並区の実施したアンケート調査の結果では、区全体としては青梅街道 I C の設置を求める意見が多い。
- ・一方、杉並区のアンケート調査の結果では、I C の地元では、青梅街道 I C の設置に反対の意見が多い。

##### ②練馬区の意見

- ・青梅街道に I C を設置することにより、広域的な利便性の向上や、大泉 I C 周辺地域への交通集中に伴う交通渋滞・生活道路に入り込む交通が排除されるなど、さまざまな問題の改善には I C の設置が必要との意向及び方針案が示されている。

##### ③杉並区の意見

- ・I C 設置による生活環境への影響（地域の分断や家屋移転によるコミュニティへの影響）、交通集中の影響、地下水への影響、I C に近接して小学校があることによる児童等への影響、区民にとっての I C 設置のメリット、地元区民・学識経験者・区議会等の意向等から、I C 設置には反対との方針が示されている。

## (2) 比較評価

### (I Cの立地条件)

青梅街道 I C 計画地は、大泉ジャンクションと中央ジャンクションの中間にあたり、近接する I C はない。

#### 青梅街道 I C を設置しない場合

- ・外環本線を整備することにより、大泉 I C 周辺や環状八号線の混雑緩和や、一定の利便性の向上などが見込まれる。

#### 青梅街道 I C を設置する場合

- ・大泉 I C 周辺のさらなる混雑緩和や環状八号線の交通改善が見込まれるとともに、I C アクセス時間の短縮や旅行時間の短縮が見込まれるなど、整備効果は認められる。
- ・一方、青梅街道 I C を設置する場合、
  - ①桃井第四小学校や八幡幼稚園に近接した位置に開口部が設置され影響が大きいと認められる。また、風致地区の環境にも変化が生じるなど、影響が認められる。
  - ②青梅街道 I C が接続される青梅街道の交通負荷の増加が見込まれる。

このため、上記①、②の課題を踏まえ、I C 計画案をさらに検討する必要がある。

## (3) 検討案の追加と比較評価

青梅街道 I C について、上記課題を踏まえ、① I C を設置しない案、② I C を設置する案に加え、③練馬区内に関越道方面へ出入り可能な構造（関越方面ハーフ I C）で設置する場合を含め、比較評価。

青梅街道 I C を設置しない案及び青梅街道 I C を設置する案と比較し、関越方面ハーフ I C 構造とした場合、

- ・青梅街道 I C の利用交通は、仮にフル I C とした場合、関越道方向の方が多く、関越方面のみ設置した場合でも効果は高い
- ・大泉 I C 周辺の混雑緩和は、フル I C と同等の効果が見込まれる。
- ・杉並区側の、桃井第四小学校や八幡幼稚園への影響や、善福寺公園周辺の風致地区の改変が回避できる。
- ・青梅街道の交通負荷の増加が抑えられる。
- ・移転棟数及び事業費は、フル I C の場合と比較して半減となる。

等と評価できる。

### 3. 他の I C を考慮した場合の評価

目白通り I C 及び、東八道路 I C が設置された場合、青梅街道の交通量は、青梅街道 I C の利用交通が分散し、青梅街道の負荷が軽減する効果が見込まれる。

東名方面のアクセスに関しては、青梅街道 I C がハーフ I C の場合利便性向上が見込まれないが、目白通り I C が設置されることにより、練馬区においては利便性向上が見込まれる。

また、目白通り I C 及び、東八道路 I C が設置された場合であっても、練馬区及び杉並区の広域及び多摩北東部での最寄り I C であることに変わり無く、引き続き利便性の向上の程度は高い。

したがって、青梅街道 I C の評価は「練馬区内に関越道方面へ出入り可能な構造で設置する」ことに変わりはない。

### 4. まとめ

青梅街道 I C については、

- ・ 周辺に I C が無いことから、青梅街道に I C を設置することにより、広域的な利便性の向上が見込まれる。
- ・ また、青梅街道 I C を設置することにより、関越道の練馬 I C や外環の大泉 I C に集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果が見込まれる。
- ・ 地元からは、地域の交通問題解消等のため必要とする意見や、地元への影響等から不要との意見もあるが、練馬区からは、I C の整備が必要との意向が示されている。一方で、杉並区からは、I C に近接して小学校があることや、周辺環境への影響、交通集中の懸念から I C の設置には反対との意向であるなどの地元の意向への配慮が必要。
- ・ なお、青梅街道 I C は仮にフル I C とした場合、関越道方面の利用の方が多く、練馬区側だけの整備でも効果は高い。

こうしたことなどから、練馬区側に関越道方面へ出入り可能な構造で設置する案とする。



	青梅街道ICを整備しない場合	青梅街道ICを整備する場合	青梅街道ICを整備する場合 (練馬区内に関越方面へ出入り可能な構造)
			
道路交通への効果と影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆外環本線の整備により環八の交通量は2割程度減少(現況 6.4⇒5.0万台/日)し、渋滞状況は改善する</li> <li>◆青梅街道の交通量は現況程度と変わらない</li> <li>◆大泉ICの利用交通量は、現況より減少し、大泉IC周辺の混雑緩和に一定効果あり (大泉IC: 現況 4.0⇒2.8万台/日)</li> <li>◆外環本線交通量 約10万台/日</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆環八の交通量はICなしに比べさらに減少(現況 6.4⇒4.9万台/日)し、一定の混雑緩和効果あり</li> <li>◆青梅街道の交通量は、現況より1～2割増加し、交通負荷が増大(練馬側で現況 5.0⇒5.8万台/日、杉並側で現況 4.3⇒4.7万台/日)</li> <li>◆大泉ICの利用交通量は、ICなしに比べさらに減少し、大泉IC周辺の混雑緩和に効果あり (大泉IC: 現況 4.0⇒2.3万台/日)</li> <li>◆本線交通量は、ICなしに比べ増加(約10.5万台/日)し、一般道からの転換効果大きい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆環八の交通量はフルICの場合と同程度減少(現況 6.4⇒4.9万台/日)し、一定の混雑緩和効果あり</li> <li>◆青梅街道の交通量は、現況より約1割増加するものの、ICあり(フル)と比べれば0.3万台/日程度減少(練馬側: 現況 5.0⇒5.5万台/日、杉並側: 現況 4.3⇒4.7万台/日)</li> <li>◆大泉ICの利用交通量は、フルICの場合と同程度減少し、大泉IC周辺の混雑緩和に効果あり (大泉IC: 現況 4.0⇒2.3万台/日)</li> <li>◆本線交通量は、フルICの場合と同程度(約10.5万台/日)で、一般道からの転換効果大きい</li> </ul>
利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆外環本線の整備により東名方面への利便性が向上(関越方面は現況と変化なし)</li> <li>・杉並区役所から東名方面※ 現況 50分⇒35分</li> <li>・善福寺/関町から東名方面※ 現況 50～55分⇒30～45分</li> <li>・練馬区役所から東名方面※ 現況 55分⇒30分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ICなしと比べ、さらに旅行時間が短縮</li> <li>・杉並区役所から 東名方面 現況 50分⇒25分 関越方面 現況 30分⇒15分</li> <li>・善福寺/関町から 東名方面 現況 50～55分⇒10～15分 関越方面 現況 20～25分⇒5～10分</li> <li>・練馬区役所から 東名方面 現況 55分⇒30分 関越方面 練馬・大泉ICが最寄であり変化無し</li> <li>◆ICまでのアクセス時間が短縮 IC10分圏域人口: 21万人増加(両区人口の約17%)</li> <li>◆広域の利便性も大きく向上(武蔵野市、西東京市、小平市など)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ICなしと比べ、埼玉方面について、さらに旅行時間が短縮</li> <li>・杉並区役所から 東名方面※ 現況 50分⇒35分 関越方面 現況 30分⇒15分</li> <li>・善福寺/関町から 東名方面※ 現況 50～55分⇒30～45分 関越方面 現況 20～25分⇒5～10分</li> <li>・練馬区役所から 東名方面※ 現況 55分⇒30分 関越方面 練馬・大泉ICが最寄であり変化無し</li> <li>◆ICまでのアクセス時間が短縮 10分圏域: 埼玉方面アクセスに関し21万人増加(両区人口の約17%)</li> <li>◆広域の利便性も埼玉方面アクセスに関し大きく向上(武蔵野市、西東京市、小平市など)</li> </ul>
生活への影響	◆現況と変わらない	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆移転は杉並区内約100棟、練馬区内約100棟で計200棟と多数</li> <li>◆工事中に、両区でそれぞれ約10本の街路が分断されるが、通行を確保するための迂回、切廻し等を実施。また、両区においてそれぞれ完成時に4～5本程度の街路が分断される為、付替や代替路などの対策を実施</li> <li>◆八幡幼稚園、桃井第四小学校の約15～20m程度の位置に開口部が設置</li> <li>◆風致地区の環境が改変</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆移転は練馬区内約100棟でフルインターチェンジと比べて半減</li> <li>◆練馬区で工事中に約10本の街路が分断されるが、一部の街路については、工事中は切廻し覆工で、完成時には復旧により通行が確保できる。完成時に5本程度の街路が生じるため迂回等の対策を検討。</li> </ul>
周辺環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆現況と変わらない(換気所の設置はない)</li> <li>◆大深度地下のシールドトンネルで整備するため、周辺の地下水等に影響を与える可能性は少ない(環境影響評価で予測・評価)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆換気所が青梅街道両側に1箇所ずつ設置。</li> <li>◆開削部において、浅層地下水の流れに影響が生じる可能性</li> <li>◆人工排熱による局地的な気温上昇等の影響が生じる可能性</li> <li>◆騒音/振動/大気/景観について、影響が生じる可能性があるため、環境施設帯や低騒音舗装など適切な対策を検討</li> <li>※これらについては、環境影響評価において適切な対応を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆換気所が練馬区側に1箇所設置</li> <li>◆開削部において、浅層地下水の流れに影響が生じる可能性</li> <li>◆人工排熱による局地的な気温上昇等の影響が生じる可能性</li> <li>◆騒音/振動/大気/景観について、影響が生じる可能性があるため、環境施設帯や低騒音舗装など適切な対策を検討</li> <li>※これらについては、環境影響評価において適切な対応を検討</li> </ul>
経済性(事業費)	◆—	◆ICなしに比べ、追加事業費約2000億円	◆ICなしに比べ、追加事業費約1000億円

※高井戸IC利用