

「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」の
インターチェンジについて

平成17年9月

国土交通省関東地方整備局

東京都都市整備局

目 次

0 . 検討の位置づけ

1 . 検討経緯

2 . 目白通りインターチェンジについて

3 . 青梅街道インターチェンジについて

4 . 東八道路・国道20号インターチェンジについて

5 . 世田谷通り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箇所に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

「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。

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、
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： 検討対象のIC以外のICは「無し」を前提として検討

検討対象のIC以外のICについて 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. 目白通りインターチェンジについて

1. 検討概要

目白通りICについては、ICを設置しない案、ICを設置する案（東名方面へ行き来できる）の2案について検討した。

2. 比較検討

（1）地元の意向

住民の主な意見

- ・練馬区内の通過交通排除の観点からICが必要。
- ・利便性を考えると必要。
- ・目白通り沿いの交通渋滞及び大泉地区の混雑を考えればICは必要。
- ・ICを設置する案（東名方面へ行き来できる）を、支持する意見が多く、ICを設置しない案を支持する意見は少ない。

練馬区の意見

- ・区民の利便性等から、目白通りICが必要。

（2）比較評価

（ICの立地条件）

目白通りIC計画地の東約0.9kmに既設の関越道練馬ICがあり、関越道は大泉JCTで、郊外側からは外環道と接続しているが、練馬IC側からは外環道と接続しない。

なお、目白通り北側には既設の大泉ICがあり、外環埼玉方面及び関越道方面とのアクセスが確保されている。

（比較）別紙に整理

目白通りICを設置しない場合

- ・目白通り・大泉ICの交通量は現況より減少し、混雑緩和が見込まれる。
- ・ジャンクションは設置されることからIC設置と同等の影響がある一方、地元にとって利便性の向上が小さい。

目白通りICを設置する場合

- ・目白通り・大泉ICの交通量は、ICを設置しない場合より多いものの、現況より減少し、混雑緩和が見込まれる。
- ・練馬区や多摩北東部の広範囲での時間短縮など利便性の向上が図られる。

- ・目白通り I C を設置しない場合と比べ、移転棟数や周辺環境への影響は同等程度と見込まれる。
- ・ジャンクションと一体的に整備するため、整備に要する費用は小さい。

3 . 他のインターチェンジを考慮した場合の評価

青梅街道 I C を練馬区内で関越方面に出入り可能な構造で整備し、また東八道路 I C を整備した場合、大泉 I C 及び目白通り I C の利用交通量が減少する。

また、青梅街道 I C (関越方面) 及び、東八道路 I C が設置された場合であっても、練馬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はなく、引き続き利便性の向上の程度は高い。

したがって、目白通り I C の評価は「設置する」ことに変わりはない。

4 . まとめ

目白通り I C については、

- ・近接する練馬 I C からは外環を利用することができないことから I C を設置することにより練馬区各地域及び多摩北東部地域の利便性向上などの整備効果が見込まれる。
- ・目白通り I C は、大泉ジャンクションと一体的に整備することとなり、 I C を設置しない場合と比べ、地域への影響は大きく変わらずに設置することが可能。

こうしたことなどから、目白通り I C を設置する案とした。

別表 比較評価

	目白通りICを整備しない場合	目白通りICを整備した場合
道路交通への効果と影響	<p>目白通りの交通量は減少（現況 6.7 5.6万台）し、混雑の緩和が見込まれる</p> <p>大泉IC利用交通量は減少(現況 4.0 2.8万台)する。</p>	<p>目白通りの交通量は目白通りICを設置しない場合より増加するものの、現況と比べ減少(現況 6.7 5.9万台)し、混雑の緩和が見込まれる</p> <p>大泉IC + 目白通りICの利用交通量はICなしよりは増加するが現況より減少(現況 4.0 3.4万台)する</p>
利便性の向上	<p>最寄りのICまでのアクセス時間は、現況と変わらない。</p> <p>主要な地点からの所要時間に大きな変化は見込まれない。</p> <p>（ただし、中央道・東名高速方面へのアクセスは、既存の和光ICを利用することにより一定の時間短縮が見込まれる地域がある）</p>	<p>中央道・東名方面に関し、練馬区の広範囲で最寄りICまでのアクセス時間が短縮</p> <p>（IC10分圏域の人口は約12万人）</p> <p>練馬区の広域で、中央道・東名方面への時間短縮効果が見込まれる。</p> <p>（練馬区役所から東名まで） 現況 55分 30分</p> <p>（大泉学園駅から東名まで） 現況 75分 25分</p> <p>（光が丘駅から東名まで） 現況 65分 30分</p> <p>さらに、多摩北東部において、広域的に利便性向上が見込まれる。</p>
生活への影響	<p>関越道とのJCT部では、移転棟数は、約320棟(練馬区内)</p> <p>関越道とのJCT部では、関越道から大泉街道の付近で、地域分断が生じる可能性がある。</p>	<p>ICを設置しない場合と比べ変化なし</p> <p>ICを設置しない場合と比べ変化なし</p>

<p>周辺環境への 影響</p>	<p>関越道とのJCT部では、工事によって、周辺の地下水の流れ、白子川の水量、湧水量等に影響の恐れがある。 関越道とのJCT部には、1箇所の換気所が必要となる。</p> <p>環境影響評価を行い必要な対応を検討</p>	<p>ICがない場合と工事区間が変わらないことから、ICがない場合と比べ同程度の影響と見込まれる。 ICがない場合と比べて変化なし（JCT部の換気所と共用可能）</p> <p>環境影響評価を行い必要な対応を検討</p>
<p>経済性 (事業費)</p>	<p>——</p>	<p>約10億円 (ICを整備しない場合と比較)</p>

3. 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ICについては、ICを設置しない案及び、ICを設置する案について検討してきたが、さらに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ICとあわせて、両IC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

ICを設置しない案及び、IC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

住民の主な意見

- ・意見を聴く会等では、IC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、IC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IC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IC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、ICの地元では、青梅街道ICの設置に反対の意見が多い。

練馬区の意見

- ・青梅街道にICを設置することにより、広域的な利便性の向上や、大泉IC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ICの設置が必要との意向及び方針案が示されている。

杉並区の意見

- ・IC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、IC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IC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、IC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、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。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、 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、I C を設置しない案、I C を設置する案に加え、練馬区内に閑越道方面へ出入り可能な構造（閑越方面ハーフ 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、閑越方面ハーフ 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、閑越道方向の方が多く、閑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。

別表 比較評価

	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 (練馬区内に閑越方面へ出入り可能な構造)
			
道路交通への効果と影響	<p>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 青梅街道の交通量は現況程度と変わらない</p> <p>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) 外環本線交通量 約10万台/日</p>	<p>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 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)</p> <p>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) 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</p>	<p>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 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) 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) 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</p>
利便性の向上	<p>外環本線の整備により東名方面への利便性が向上(閑越方面は現況と変化なし)</p> <ul style="list-style-type: none"> 杉並区役所から 東名方面 現況50分 35分 善福寺/関町から 東名方面 現況50~55分 30~45分 練馬区役所から 東名方面 現況55分 30分 	<p>ICなしと比べ、さらに旅行時間が短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 杉並区役所から 東名方面 現況50分 25分 閑越方面 現況30分 15分 善福寺/関町から 東名方面 現況50~55分 10~15分 閑越方面 現況20~25分 5~10分 練馬区役所から 東名方面 現況55分 30分 閑越方面 練馬・大泉ICが最寄りであり変化無し <p>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%) 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)</p>	<p>ICなしと比べ、埼玉方面について、さらに旅行時間が短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 杉並区役所から 東名方面 現況50分 35分 閑越方面 現況30分 15分 善福寺/関町から 東名方面 現況50~55分 30~45分 閑越方面 現況20~25分 5~10分 練馬区役所から 東名方面 現況55分 30分 閑越方面 練馬・大泉ICが最寄りであり変化無し <p>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%) 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)</p>
生活への影響	現況と変わらない	<p>移転は杉並区内約100棟、練馬区内約100棟で計200棟と多数 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 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 風致地区の環境が改変</p>	<p>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 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。</p>
周辺環境への影響	<p>現況と変わらない(換気所の設置はない) 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)</p>	<p>換気所が青梅街道両側に1箇所ずつ設置。 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 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 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 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</p>	<p>換気所が練馬区側に1箇所設置 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 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 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 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</p>
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

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、IC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ICを設置するB案及び、東八道路のみにフルIC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ICの設置検討に関し、

- ・ 東八道路と国道20号にフルICを設置する案及び、東八道路にフルIC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IC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IC案を比較評価。)

比較評価:(別表 参照)

東八道路IC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ICと国道20号IC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IC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IC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ICを考慮した場合の確認

青梅街道IC(関越道方面)及び、目白通りICが設置されることにより、東八道路IC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IC及び目白通りIC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)

別表 東八道路インターチェンジ及び国道20号インターチェンジの検討案比較総括表（オープンハウス・意見を聴く会で提示した検討案）

		A インターチェンジを設置しない場合	B 東八道路と国道20号に東名・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	C 東八道路南側に東名方向、国道20号北側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
道路交通への効果と影響		<ul style="list-style-type: none"> 外環本線の整備により、東八道路や国道20号では、外環を整備しない場合と大きな変化は見られません。（なお、東八道路の交通量が、現況より増加しておりますが、東八道路の4車線化（環八通りまで）を見込んだことによるものです。） 	<ul style="list-style-type: none"> 国道20号インターチェンジの利用交通は、4案の中で最大となると見込まれます。 国道20号の交通量が、4案の中で最大となると見込まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> 東八道路インターチェンジ、国道20号インターチェンジの利用交通は、B案より少ないものと見込まれます。 東八道路、国道20号の交通量は、4案の中で中間的なものとなると見込まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> 東八道路インターチェンジの利用交通は、4案の中で最大となると見込まれます。 東八道路の交通量は、4案の中で最大となると見込まれます。
利便性の向上		<ul style="list-style-type: none"> 東八道路及び国道20号に、インターチェンジを設置しないため、現況と変わりません。 東八道路インターチェンジ及び国道20号インターチェンジを設置しない場合は、現況と変わりませんが、中央道の調布インターチェンジから中央道経由で外環を利用することにより、関越方面・東名方面へは時間短縮が見込まれる地区があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 東八道路インターチェンジが最寄りとなる三鷹市の東部が、5分～10分の時間短縮となります。 国道20号インターチェンジが最寄りとなる調布市の東部が、5分～10分の時間短縮となります。 三鷹市及び調布市から関越方面・東名方面へは大幅な時間短縮が見込まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> 東八道路インターチェンジが最寄りとなる三鷹市の東部でB案と同様になります。（ただし、東八道路インターチェンジを利用し、外環で東名方面へいく場合） 国道20号インターチェンジが最寄りとなる調布市の東部でB案と同様になります。（ただし、国道20号インターチェンジを利用し、外環で関越方面へいく場合） 三鷹市から東名方面へは大幅な時間短縮が見込まれます。関越方面へは時間短縮が見込まれる地区があります。 調布市から関越方面へは大幅な時間短縮が見込まれます。東名方面へは時間短縮が見込まれる地区があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 東八道路インターチェンジが最寄りとなる三鷹市の東部が、5分～10分の時間短縮となります。 また、調布市の一部でも、10分程度の時間短縮となります。 三鷹市からは関越方面・東名方面へは大幅な時間短縮が見込まれます。 調布市から関越方面へは時間短縮が見込まれます。東名方面へは時間短縮が見込まれる地区があります。
生活への影響		<ul style="list-style-type: none"> 移転棟数は約410棟となります。 調布市の緑ヶ丘において、仙川とジャンクションではさまれる地区の分断が生じます。 三鷹市の北野で、ジャンクションによる地域分断が生じます。 開削ボックス（埋め戻し部）の区間は、完成後に地下式となるため影響は緩和されます。 今後、具体的な代替案を検討し、実施していきます。 	<ul style="list-style-type: none"> 移転棟数は約720棟で、Aの場合と比べ+310棟となります。 インターチェンジを設置しない場合に加え、調布市の京王線付近～仙川町付近及び、東八道路南側～玉川上水付近でインターチェンジによる地域分断が生じます。 今後、具体的な代替案を検討し、実施していきます。 	<ul style="list-style-type: none"> 移転棟数は約590棟で、Aの場合と比べ+180棟となります。 インターチェンジを設置しない場合に加え、調布市の国道20号～仙川町付近及び東八道路南側で、インターチェンジによる地域分断が生じます。 今後、具体的な代替案を検討し、実施していきます。 	<ul style="list-style-type: none"> 移転棟数は約450棟で、Aの場合と比べ+40棟となります。 インターチェンジを設置しない場合に加え、東八道路南側でインターチェンジによる地域分断が生じます。 今後、具体的な代替案を検討し、実施していきます。
周辺環境への影響	騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部では、連絡路等を走行する自動車からの騒音・振動による影響が生じる可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部の他、国道20号及び東八道路のインターチェンジの出入り口付近において、走行する自動車からの騒音・振動による影響が生じる可能性があります。 沿線環境に配慮するため、必要に応じて保全対策を実施します。 	<ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部の他、国道20号北側及び東八道路南側のインターチェンジの出入り口付近において、走行する自動車からの騒音・振動による影響が生じる可能性があります。 沿線環境に配慮するため、必要に応じて保全対策を実施します。 	<ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部の他、東八道路南側のインターチェンジの出入り口付近において、走行する自動車からの騒音・振動による影響が生じる可能性があります。 沿線環境に配慮するため、必要に応じて保全対策を実施します。
	地下水	<ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部では、工事によって、地下水の流れに影響を与える可能性があります。 地下水への影響が予測される場合には、適切な対策工法を実施します。 	<ul style="list-style-type: none"> 国道20号の南側から東八道路の北側区間では、工事（開削等）によって、地下水の流れや玉川上水に影響を与える可能性があります。 地下水への影響が予測される場合には、適切な対策工法を実施します。 	<ul style="list-style-type: none"> 国道20号から東八道路の区間では、工事（開削等）によって、地下水の流れに影響を与える可能性があります。 地下水への影響が予測される場合には、適切な対策工法を実施します。 	<ul style="list-style-type: none"> インターチェンジを設置しない場合より、東八道路南側へ工事区間が長くなり、地下水の流れに影響を与える可能性があります。 地下水への影響が予測される場合には、適切な対策工法を実施します。
	大気質	<p>（自動車の走行）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクションの連絡路付近では、地上を走行する自動車からの排気ガスの影響が生じる可能性があります。 <p>（換気所）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部には、2箇所の換気所が必要となります。 	<p>（自動車の走行）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部の他、東八道路インターチェンジと国道20号インターチェンジの出入り口付近では、地上を走行する自動車からの排気ガスの影響が生じる可能性があります。 <p>（換気所）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部に加え、東八道路の北側に1箇所、国道20号の南側に1箇所の換気所が必要となります。 	<p>（自動車の走行）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部の他、東八道路南側及び国道20号北側でのインターチェンジの出入り口付近では、地上を走行する自動車からの排気ガスの影響が生じる可能性があります。 <p>（換気所）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部に設置される換気所と共用できることから、インターチェンジを設置しない場合と同様の設置が必要となります。 	<p>（自動車の走行）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部の他、東八道路南側でのインターチェンジの出入り口付近では、地上を走行する自動車からの排気ガスの影響が生じる可能性があります。 <p>（換気所）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央道とのジャンクション部に設置される換気所と共用できることから、インターチェンジを設置しない場合と同様の設置が必要となります。
事業費		（インターチェンジ設置のための費用は要しません。）	インターチェンジを設置しない場合と比較して、約300億円の追加費用を要します。	インターチェンジを設置しない場合と比較して、約70億円の追加費用を要します。	インターチェンジを設置しない場合と比較して、約30億円の追加費用を要します。

沿線環境に配慮するため環境施設帯の設置が必要となりますが、現在検討中であり、移転棟数には含まれていません。

別表 比較評価

	東八道路 I C 設置	東八道路 I C + 国道 20 号 I C 設置
		
<p>道路交通への効果と影響</p>	<p>東八道路の交通量は増加 (現況 2.2 4.2 万台)するが、交通容量には余裕あり</p> <p>国道 20 号の交通量は、減少(現況 4.7 4.4 万台)し、混雑の緩和が見込まれる。</p>	<p>東八道路の交通量は東八道路 I C のみ設置に比べ減少(4.2 4.0 万台)する。</p> <p>国道 20 号の交通量は東八道路 I C のみ設置の場合や現況と比べ増加 (現況 4.7 5.4 万台)し、混雑の悪化が見込まれる。</p>
<p>利便性の向上</p>	<p>三鷹市の広範囲で最寄り I C までのアクセス時間が短縮 (三鷹市) 10 分圏域が大幅に拡大 (人口の 1 割未満 6 割) 20 分圏域は三鷹市全域に拡大 (調布市) 10 分圏域が拡大 (7 割弱 7 割強) 三鷹市・調布市全域において大幅な時間短縮効果が見られる (三鷹市役所・調布市役所から) 東名方面 (横浜町田) 現況 70 分 35 分 埼玉方面 (新都心) 現況 75 分 40 分</p>	<p>調布市東部地域において最寄り I C までのアクセス時間が短縮 (三鷹市) 東八道路 I C 設置に比べ変化なし (調布市) 10 分圏域が拡大(7 割強 8 割)</p> <p>調布市東部地域において一定程度の利便性向上が見込まれるが、東八道路 I C 設置に比べ、さらなる短縮効果は小さい</p>
<p>生活への影響</p>	<p>移転棟数は、インターなしに比べ、約 50 棟増加 (三鷹市)</p> <p>開削工事区間がインターなしに比べ、約 600m 増加</p>	<p>移転棟数は、東八道路 I C 設置する場合からさらに約 270 棟増加 (三鷹市約 140 棟、調布市約 130 棟)</p> <p>開削工事区間は、東八道路 I C 設置する場合よりさらに約 1800m 増加</p>

<p>周辺環境への影響</p>	<p>東八道路周辺では騒音 / 振動 / 大気 / 地下水 / 景観について、影響が生じる可能性がある</p> <p>換気所の設置数は I C なしと変わらず (中央道との JCT 部 2 箇所)</p> <p>環境影響評価を行い必要な対策を実施</p>	<p>東八道路周辺および国道 20 号周辺ともに騒音 / 振動 / 大気 / 地下水 / 景観について、影響が生じる可能性がある</p> <p>換気所の設置が 2 箇所追加される (中央道との JCT 部に加え、東八道路北側 1 箇所、国道 20 号南側 1 箇所)</p> <p>環境影響評価を行い必要な対策を実施</p>
<p>経済性 (事業費)</p>	<p>約 400 億円 (I C なしとの比較)</p>	<p>約 3000 億円 (I C なしとの比較)</p>

東八道路 I C 形式 : 東八道路 I C 設置の場合は U ターン型、両インター設置の場合はダイヤモンド型

参考 東八道路 I C の中央道とのアクセスの有無

	中央道アクセス「なし」	中央道アクセス「あり」
地元の意向		中央道へのアクセスが必要との要望あり
道路交通への効果と影響	I C 利用交通量 2.8 万台 / 日 東八道路交通量 3.9 万台 / 日	アクセス「なし」に比べ I C 利用交通量は 9,000 台程度、 東八道路交通量は 3,000 台程度増加するが交通容量には余裕がある。
利便性	埼玉方面、東名方面は利便性が大幅に向上	さらに、八王子方面、都心方面の利便性が向上 (三鷹市役所から都心方面) 約 85 分 (アクセスなし) 約 60 分 (アクセスあり)
生活への影響 (移転棟数)	インターなしに比べ 約 40 棟増加 (三鷹市)	アクセス「なし」に比べ 約 10 棟増加 (三鷹市)
経済性 (事業費)	約 300 億円 (I C なしとの比較)	中央道アクセス「なし」に比べ 約 100 億円の増加

東八道路 I C の形式は U ターン型

参考 東八道路 I C の形式比較

	U ターン案 (東八道路南側で J C T 部を活用して東名・関越方面の出入り口を設ける構造)	ダイヤモンド案 (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構造)
構造	ジャンクションと一体構造で分岐・合流が増えるが、道路構造令等の基準は満足	U ターン型に比べ構造は単純
生活への影響	インターなしに比べ 移転棟数約 50 棟増加 (三鷹市) 開削延長 + 約 600m (東八道路南側)	U ターン型に比べ 移転棟数約 70 棟増加 (三鷹市約 60 棟、世田谷区約 10 棟) 開削延長 + 約 400m (東八道路北側)
周辺環境への影響 (換気所)	追加の設置はない (J C T 部の換気所と共用可能)	J C T 部に加え、玉川上水付近に 1 箇所追加で設置される
経済性 (事業費)	約 400 億円 (I C なしとの比較)	約 1,200 億円 (I C なしとの比較)

いずれも中央道アクセス「あり」を前提

5. 世田谷通りインターチェンジについて

1. 検討概要

世田谷通り I C については、 I C を設置しない案、 I C を設置する案の 2 案について検討した。

2. 比較検討

(1) 地元の意見

住民の主な意見

- ・東京 I C が近接しており、世田谷通り I C をつくる必要はない。
- ・インター周辺の交通が増加することが心配。
- ・ I C を設置しない案を、支持する意見が多く、 I C を設置する案を支持する意見は少ない。

世田谷区の意見

- ・現在の世田谷通りの交通状況では I C 設置は困難。

(2) 比較評価

(I C の立地条件)

世田谷通り I C 計画地の東約 3 km に既設の東名高速東京 I C があり、現況でも都心及び郊外方向へのアクセスが確保されている。また、東京 I C から東名高速を經由して外環にアクセスできる。

世田谷通り I C 設置しない場合

- ・世田谷通りの交通量は現況と同程度。
- ・ I C を設置しない案については、ジャンクション設置による影響がある反面、 I C が設置されないため地元にとって利便性は少ない。
- ・近傍の東京 IC 等から外環を利用することにより、狛江市の多くの地域や世田谷区の西部で時間短縮など利便性の向上が図られる。

世田谷通り I C 設置する場合

- ・世田谷通りの交通量は現況より増加が見込まれる。
- ・狛江市の多くの地域や世田谷区の西部で時間短縮など大幅な利便性の向上が図られる。
- ・ I C を設置する案については、周辺地元にとって利便性は向上するが、世田谷通りへの負荷が大きくなる。

3 . 他の I C を考慮した場合の確認

条件として変化するのが東八道路 I C より北側での I C の設置となることから、世田谷・狛江の地域に関しては、交通の変化・利便性の変化とも見込まれない。

したがって、世田谷通りへの I C の設置の考え方（設置しない）の評価は変わらない。

なお、I C なしとしたことにより、東名 J C T 部の構造をさらに工夫し、移転棟数を減少することが可能となる。

4 . まとめ

世田谷通り I C については、

- ・ 世田谷通りは、計画どおり 2 車線で整備が完了しており、現状において交通量が多く、I C を設置した場合には、さらなる混雑が見込まれる。
- ・ また、I C を設置しなくても東名高速の東京 I C にも近接しており、一定の利便性が確保される。
- ・ また世田谷区からも、現在の世田谷通りの交通状況では I C 設置は困難との意向が示されている。

このようなことから、世田谷通りには I C を設置しない案とした。

比較評価

	世田谷通り I C を整備しない場合	世田谷通り I C を整備した場合
<p>道路交通への効果と影響</p>	<p>世田谷通り（I C 付近）の交通量は、現況と変わりません。（現況 2.1 2.1 万台）</p>	<p>世田谷通り（I C 付近）の交通量は、特に郊外側で増加。（現況 2.0 3.4 万台）</p>
<p>利便性の向上</p>	<p>アクセス時間は現況と変わらない。</p> <p>狛江市・世田谷区成城において時間短縮効果が見られる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 狛江市役所から <ul style="list-style-type: none"> 関越方面（大泉 JCT）現況 85 分 35 分 東名方面（東名 JCT）現況 40 分 30 分 ・ 世田谷区役所から <ul style="list-style-type: none"> 関越方面（大泉 JCT）現況 80 分 45 分 東名方面（東名 JCT）現況と変わらない ・ 成城学園前駅から <ul style="list-style-type: none"> 関越方面（大泉 JCT）現況 70 分 35 分 東名方面（東名 JCT）現況と変わらない 	<p>狛江市の広範囲や世田谷区西部で最寄り I C までのアクセス時間が短縮（世田谷区）10 分以上の時間短縮（狛江市）10 分～15 分の時間短縮</p> <p>狛江市・世田谷区西部地域において大幅な時間短縮効果が見られる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 狛江市役所から <ul style="list-style-type: none"> 関越方面（大泉 JCT）現況 85 分 20 分 東名方面（東名 JCT）現況 40 分 10 分 ・ 世田谷区役所から <ul style="list-style-type: none"> 関越方面 IC なしと変わらない 東名方面 IC なしと変わらない ・ 成城学園前駅から <ul style="list-style-type: none"> 関越方面（大泉 JCT）現況 70 分 25 分 東名方面（東名 JCT）現況 25 分 10 分

生活への影響	<p>移転棟数は、東名高速とのジャンクション部（開削ボックス） 約 220 棟（世田谷区） 約 0 棟（狛江市）</p>	<p>移転棟数は、インターなしに比べ、 約 70 棟増加（世田谷区） 約 0 棟（狛江市）</p>
周辺環境への影響	<p>世田谷通り周辺では騒音 / 振動 / 大気 / 地下水 / 景観 / 史跡・文化財について、影響が生じる可能性がある。 換気所の設置数は東名高速との JCT 部 1 箇所</p> <p>環境影響評価を行い必要な対策を実施</p>	<p>世田谷通り周辺では騒音 / 振動 / 大気 / 地下水 / 景観 / 史跡・文化財について、影響が生じる可能性がある。 換気所の設置数は I C なしと変わらず（東名高速との JCT 部 1 箇所）</p> <p>環境影響評価を行い必要な対策を実施</p>
経済性 （事業費）	<p>—————</p>	<p>約 300 億円 （ I C なしとの比較）</p>