

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>