

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) |

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3000億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700億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300億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 |
|-------------|--|--|
| | | |
| 道路交通への効果と影響 | <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> |
| 利便性の向上 | <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）</p> <p>10 分圏域が大幅に拡大 （人口の 1 割未満 6 割）</p> <p>20 分圏域は三鷹市全域に拡大 （調布市）</p> <p>10 分圏域が拡大 （7 割弱 7 割強）</p> <p>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）</p> <p>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</p> <p>（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> |
| 生活への影響 | <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