

目白通りインターチェンジ について

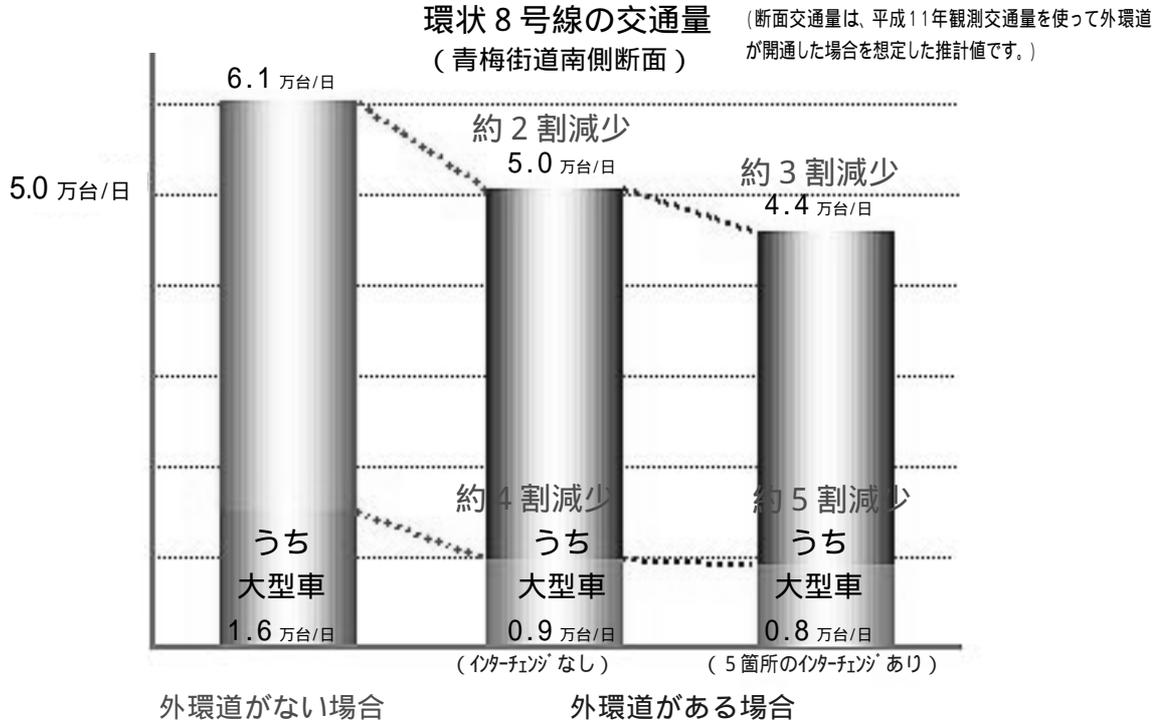


—— は、昭和 41 年に決定された都市計画線の目安です。

1. 交通について

【環 8 交通量の変化】

外環道の開通で環 8 の交通量は約 2 割減少します。加えてインターチェンジがある場合、さらに約 1 割減少します。大型車は約 4 割減少します。加えてインターチェンジがある場合、さらに約 1 割減少します。



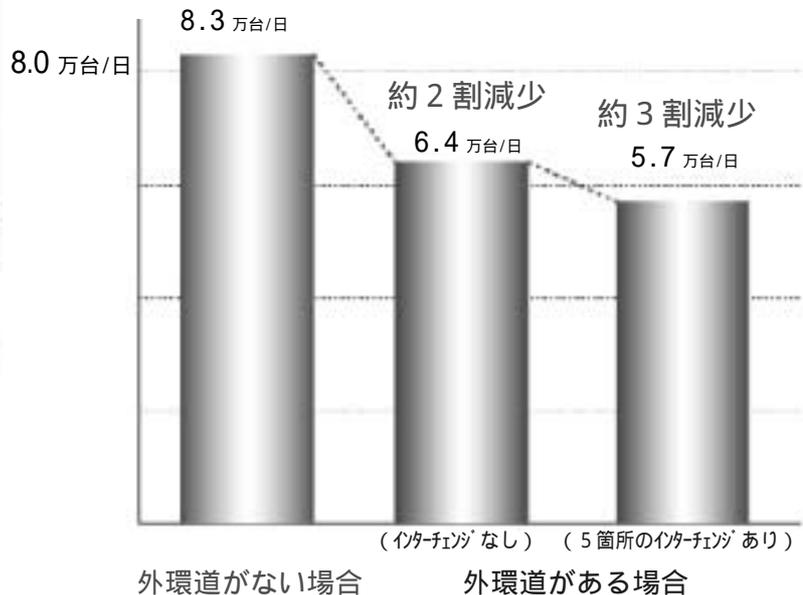
【大泉・練馬インターチェンジの交通量の変化】

外環道の開通で大泉・練馬インターチェンジの出入交通量は約 2 割減少します。加えてインターチェンジがある場合、さらに約 1 割減少します。



大泉・練馬インターチェンジの出入交通量

(出入交通量は、平成 11 年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。)



【インターチェンジの利用交通量】

1 日約 0.7 万台の利用が見込まれます。(この 0.7 万台は、目白通りで上り下り方向に分かれると考えられます。)

5 箇所のインターチェンジがある場合



目白通り (大泉インターチェンジ 入口付近)



目白通りインターチェンジ だけがある場合

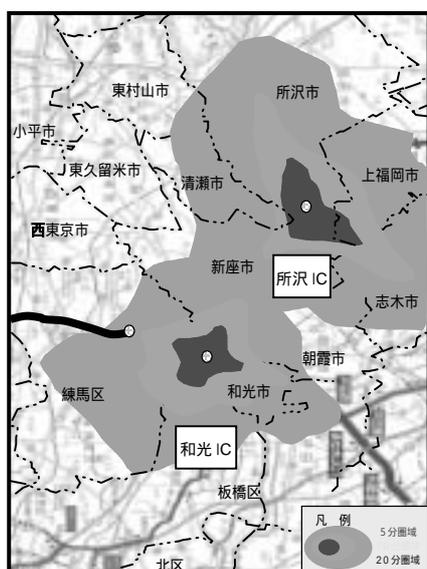


注) 利用交通量は、平成 11 年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。

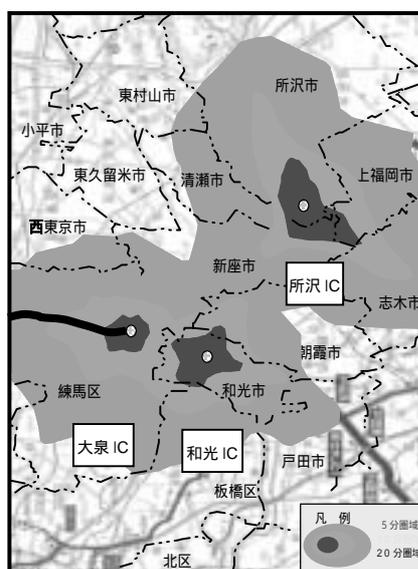
【最寄りのインターチェンジ までのアクセス時間圏域】

目白インターチェンジ がある場合、練馬区の東南部が 5 分 ~ 10 分の時間短縮となります。

インターチェンジ がない場合



インターチェンジ がある場合



2 . 生活への影響について

【移転】インターチェンジは、大泉ジャンクション設置のための開削工事区間の中で設置できるので、インターチェンジがある場合とない場合で、移転は変わりません。なお、整備には数億円の追加費用を要します。

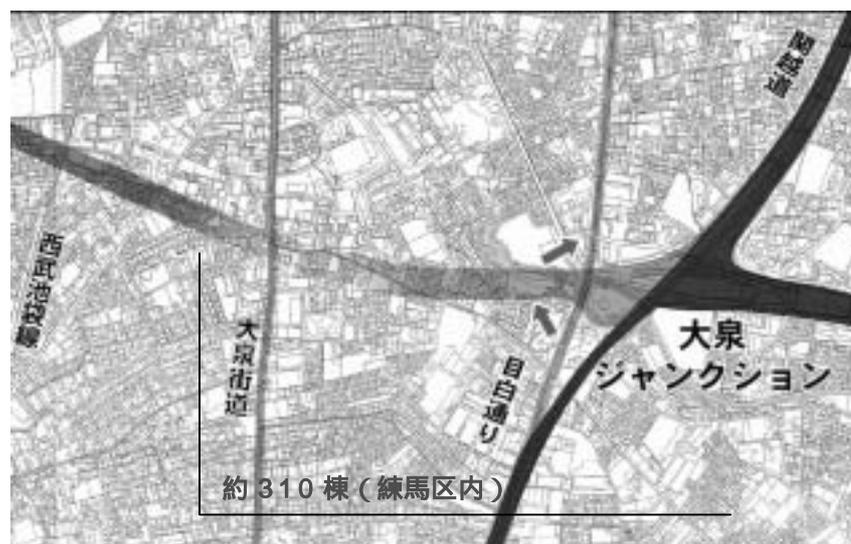
目白通りインターチェンジがない場合



凡 例	
	開削ボックス
	開削ボックス(埋め戻し部)
	シールドトンネル

(注)・建物数は、現在の都市計画のアクセス位置・方向と同じ等と想定した地下構造の場合の建物数を都市計画図を用いて数えたものです。
・地上部街路による影響は含まれておりません。

目白通りインターチェンジがある場合



凡 例	
	開削ボックス
	開削ボックス(埋め戻し部)
	シールドトンネル

(注)・建物数は、現在の都市計画のアクセス位置・方向と同じ等と想定した地下構造の場合の建物数を都市計画図を用いて数えたものです。
・地上部街路による影響は含まれておりません。

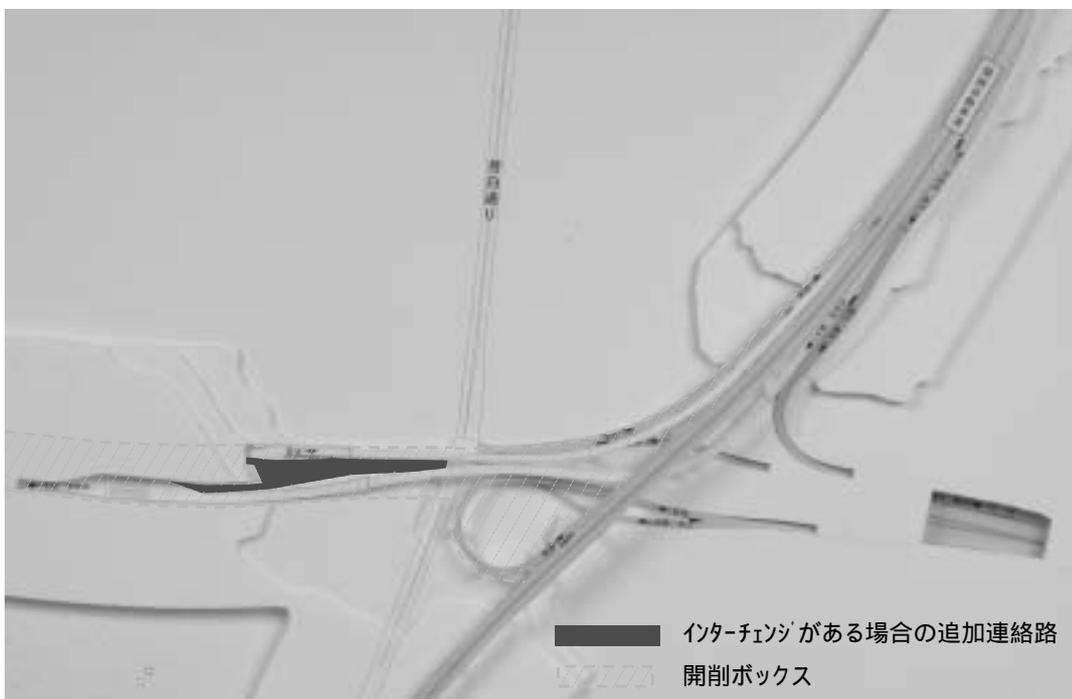
【地域分断】インターチェンジは、大泉ジャンクション設置のための開削工事区間の中で設置できるので、インターチェンジがある場合とない場合で地域分断の影響は同程度です。

目白通りインターチェンジがない場合のイメージ模型



自動車専用道路のイメージ模型であり、別途、地先アクセス道路等について検討する必要があります。

目白通りインターチェンジがある場合のイメージ模型



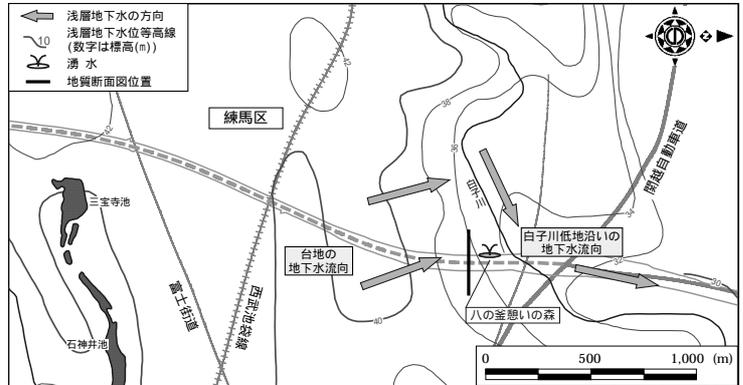
自動車専用道路のイメージ模型であり、別途、地先アクセス道路等について検討する必要があります。

3. 環境への影響について

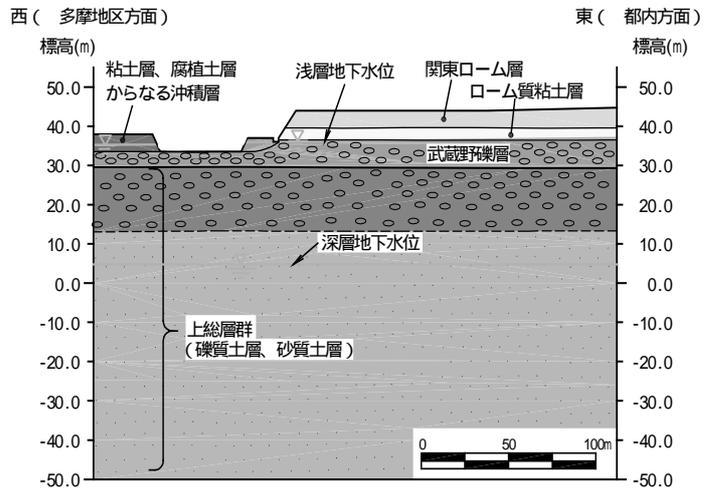
【地下水】インターチェンジは、大泉ジャンクション設置のための開削工事区間の中で設置できるので、インターチェンジがある場合とない場合で影響は変わりません。

< 目白通り周辺の地質と地下水の状況 >

地表から約10mにある武蔵野礫層中の浅層地下水の流向は、南東から北西の方向に流れていると考えられています。白子川沿いでは川下に向かって流れていると考えられています。八の釜憩いの森の湧水は、台地の地下水が白子川沿いの低地との境界部に湧き出たものです。



開削工法は、工事中及び完成後の両方において、地下水の流れに影響が生じる可能性があります。地下水面が低下すると、近辺の自然や建物に影響を与える可能性がありますので、安定した地下水面を維持する必要があります。このため、上流側と下流側を接続するなど地下水の流れを確保し、周辺地域に与える影響を最小限にする必要があります。

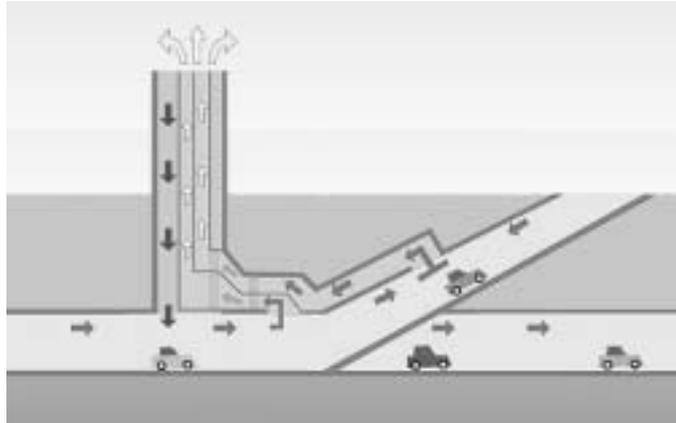


開削工事事例(首都高埼玉新都心線)



【換気所】インターチェンジがある場合、出口からガス漏れ出しを防ぐための換気所は、大泉ジャンクション設置によって必要となる換気所と併設できると考えられます。

換気所のイメージ



【排出ガス・騒音・振動】

地上への連絡路での排出ガス・騒音・振動は、遮音壁などで軽減する必要があります。

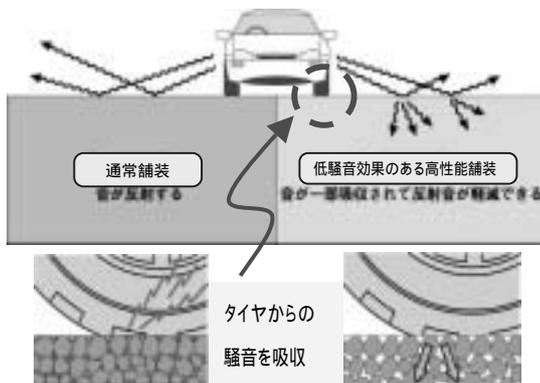
インターチェンジからの出入口のイメージ



遮音壁（外環 和光地区）



低騒音効果のある高性能舗装



トンネル内の吸音処理



4 . 意見

(1) P I 外環沿線協議会

- ・大泉の交差点で、もし外環のインターチェンジができた場合、動線が増え大変なことになる。谷原交差点、三軒寺交差点も含めて、それなりの対応策が必要である。

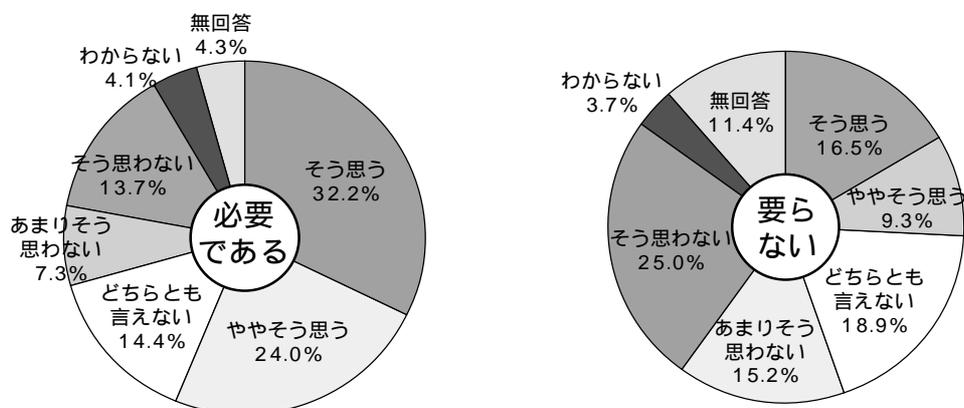
(2) 沿線アンケート結果

問・高架構造から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。ア、イの意見それぞれについて、1つずつをつけて下さい。

ア．効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である

イ．影響（デメリット）を考慮して、インターチェンジは要らない

目白通りインターチェンジを最寄りとした808人の結果



調査名：東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する沿線地域アンケート調査

実施期間：平成15年1月18日～1月31日

調査対象：外環道路の沿線（都市計画区域内及び都市計画区域界から片側50m幅）にお住まいの全ての世帯（事業所）

回収数：全体で4,652人より有効回収された（有効回収率26.9%）

(3) 住民



大泉インターチェンジのすぐ近くに住んでいるが、家の前の一方通行の道路に、幅員いっぱい車が走っているため子供が学校に通うのも大変な状況となっている。

（練馬区在住の方から外環がイッパで頂いたご意見）



環八の日常的な混雑、大泉インターチェンジに出入りする車で周辺地域の環境が悪化していることを考えると、外環の完成が必要である。（練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見）



開削された道路から出る、排気ガスと騒音振動をもろに浴びる目白通りから大泉通りまでの間の住民は損するだけでしょう。（練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見）