

2003年10月

GAIKAN
外環journal
ジャーナル東京外かく環状道路
(関越道～東名高速)
資料特集号(発行所) 国土交通省関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所
〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16 TEビル7F TEL/FAX 03-3707-1491 (外環専用ダイヤル)<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan>

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路について、沿線自治体や地域住民の方々をはじめ幅広く情報提供し、ご意見をお聞きしながら検討を行っているところです。

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

いて検討することとしております。

本号は、各インターチェンジが設置された場合に想定される変化や影響について、8月22日に開催した「第4回沿線区市長意見交換会」に提出した資料をもとに再構成したものです。

インターチェンジについて

■東京環状道路有識者委員会「最終提言」(平成14年11月)

- ・今後の議論においては、移転家屋数を出来る限り少なくして、地元住民への影響を軽減化することが、もっとも重要視すべき観点である。
- ・したがって、今後、外環計画の議論を進めるにあたっては、インターチェンジ無し地下案を検討の基本において、議論を進めるべきである。
- ・なお一定期間内に地元区市からの明確な要請がなされた場合には、インターチェンジ設置を盛り込んだ案も検討出来るように、配慮すべきである。この場においても、交通の利便性の向上や移転家屋数などについての配慮は不可欠である。
- ・国と東京都は、インターチェンジ無し地下案の検討のために、その計画内容、環境への影響、移転補償案などの具体的な詳細な検討を早急に始め、その情報、データと方策案については、情報公開し、PIを実施する必要がある。

■東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針について(平成15年1月)

- ・また、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。

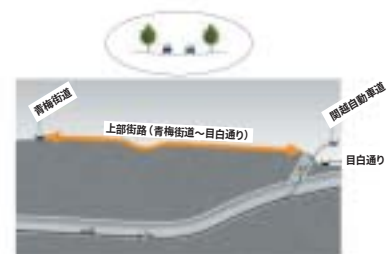
■東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針について(平成15年3月)

- ・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。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、さらに地元の意向を把握していく。その他のインターチェンジについては、ジャンクション構造の一体的活用について検討する。
- ・この方針について、沿線の住民や自治体等の関係者から幅広い意見や意向を把握するため、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行う。

東京外かく環状道路(関越道～東名高速)に関する方針



追加施設 及び 上部街路の検討

東京外かく環状道路について
ご質問、ご意見をお待ちしています。フリーダイヤル ☎0120-34-1491 (TEL&FAX)
(平日9:15～17:30)

- 住所 〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16 TEビル 7階
- TEL&FAX 03-3707-1491 (外環専用ダイヤル)
- e-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp
- ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan>



大深度地下構造の模型

東京外かく環状道路調査事務所へお気軽にお立ち寄りください。



東京外かく環状道路調査事務所

東急田園都市線 用賀駅 北口 徒歩1分

目白通りに

インターチェンジを設置する場合

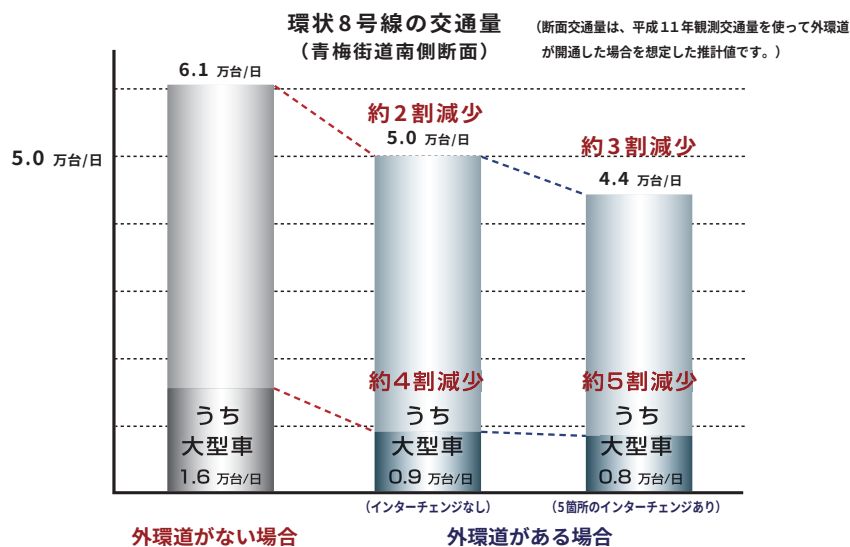
は、昭和41年に決定された都市計画線の目安です。



交通について

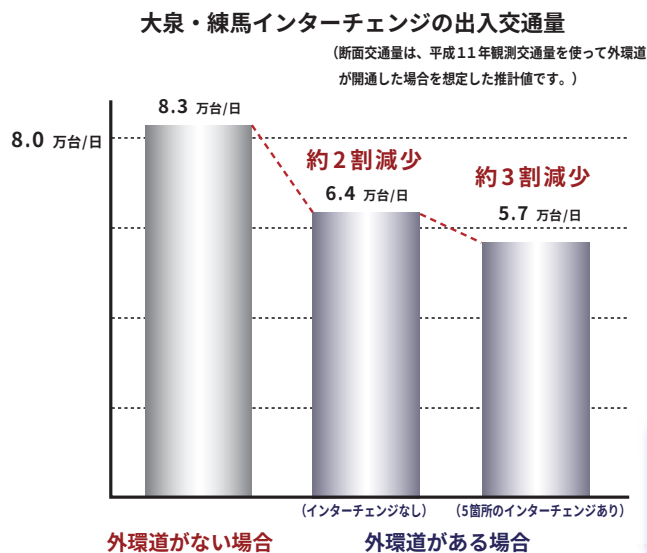
環8交通量の変化

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。



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/日は、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



目白通りインターチェンジだけが



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



生活への影響について

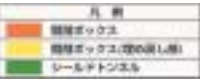
移 転

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ある場合



開削ボックス区間
：約310棟
整備に数億円の
追加費用



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。

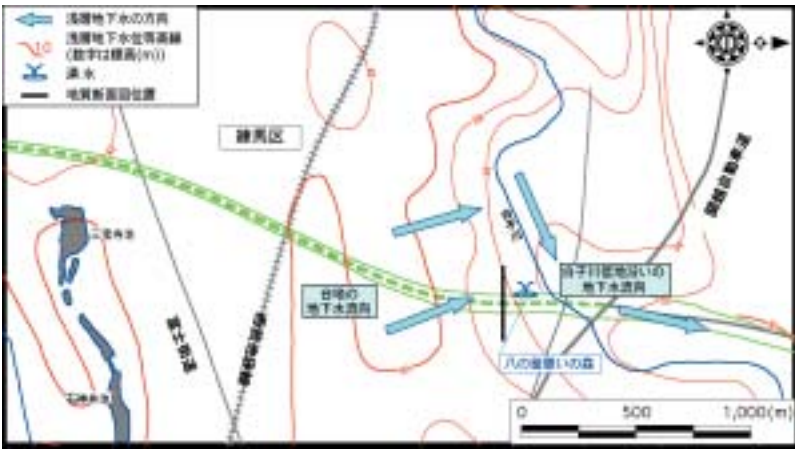
環境への影響について

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>

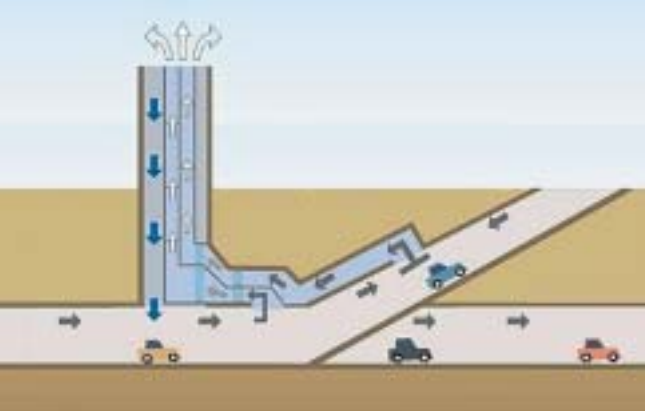
地表から約10mにある武蔵野礫層中の浅層地下水の流向は、南東から北西の方向に流れていると考えられています。白子川沿いでは川下に向かって流れていると考えられています。八の釜憩いの森の湧水は、台地の地下水が白子川沿いの低地との境界部に湧き出たものです。



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



排ガス・騒音・振動

地上への連絡路での排ガス・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)



トンネル工事現場例(首都高速中央環状線)



開削工事例(首都高埼玉新都心線)



意 見

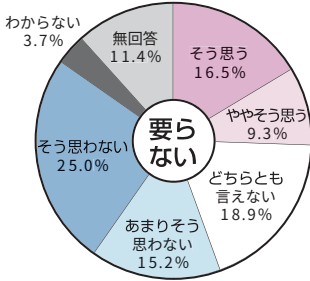
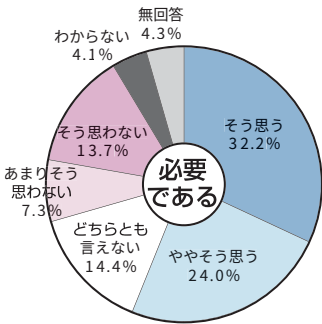
沿線アンケート結果

間・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

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%)

目白通りインターチェンジを最寄りとした808人の結果



青梅街道に

インターチェンジ を設置する場合

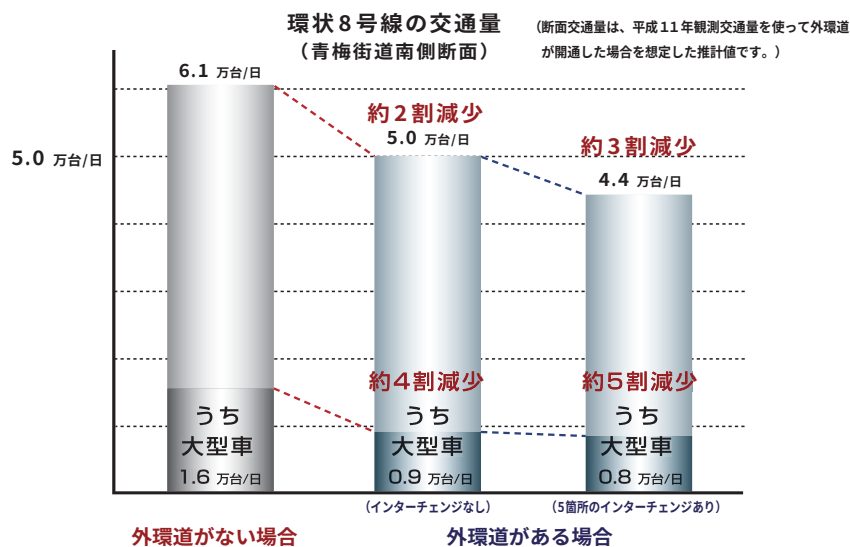
は、昭和41年に決定された都市計画線の目安です。



交通について

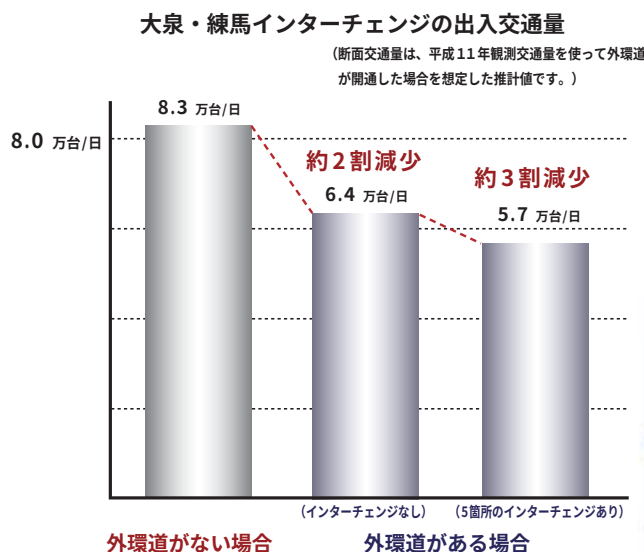
環8交通量の変化

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。



インターチェンジの利用交通量

1日約1.8万台の利用が見込まれます。(この1.8万台/日は、青梅街道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



青梅街道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

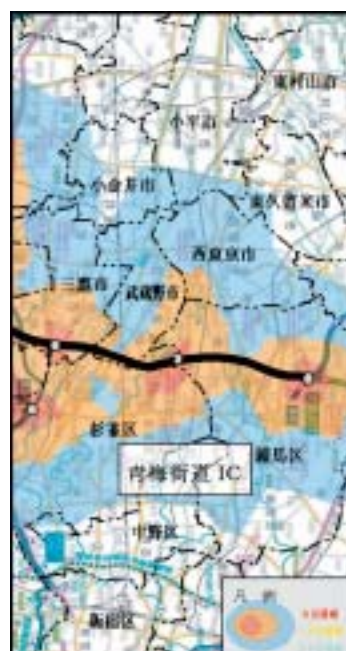
青梅インターチェンジがある場合、最寄りのインターチェンジへのアクセス時間は以下の通りです。

西東京市、武蔵野市のほぼ全域が5分の時間短縮となります。
杉並区の西部、三鷹市の東部が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



生活への影響について

移 転

インターチェンジがある場合、最大約410棟の新たな移転が必要となります。なお、整備には約1000億円の追加費用を要します

青梅街道インターチェンジがある場合



**開削ボックス区間
：約410棟
整備に約1000億円の
追加費用**

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

インターチェンジがある場合、地上から掘り下げる開削工法により工事中及び完成後に地域分断の可能性があります。

青梅街道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。

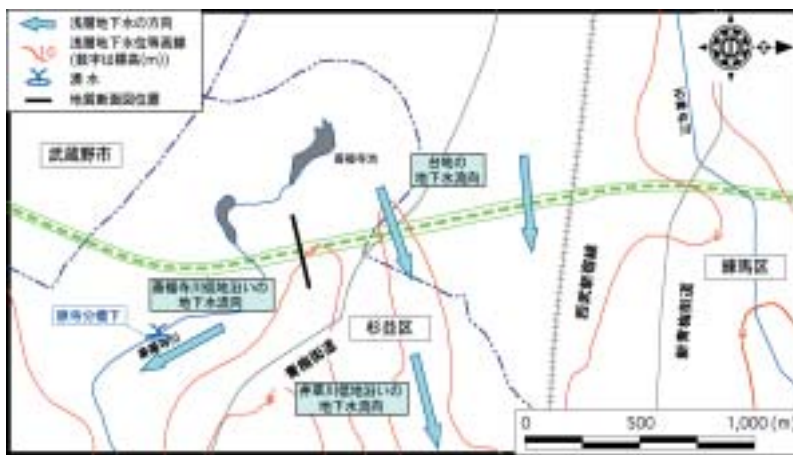
環境への影響について

地下水

インターチェンジがある場合、地上から掘り下げる開削工法によって、地下水の流れに影響を与える可能性があります。

＜青梅街道周辺の地質と地下水の状況＞

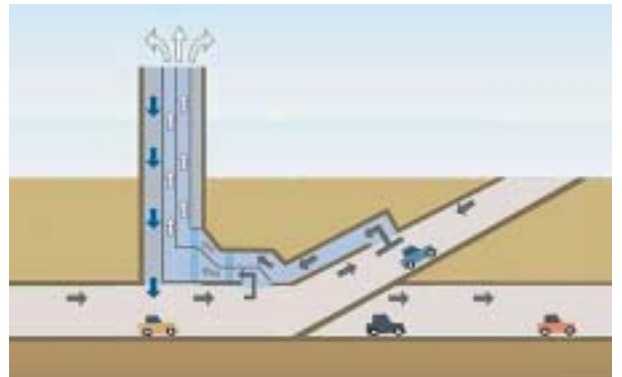
地表から約10mにある武蔵野礫層中の浅層地下水の流向は、西から東方向に流れていると考えられます。善福寺川沿いの低地では善福寺池や武蔵野台地から地下水が流れてきており、善福寺川の下流に向かって流れていると考えられます。



換氣所

インターチェンジがある場合、換気所の設置が新たに必要となります。トンネル出口からガス漏れ出しを防ぐため、一般的にインターチェンジでは換気所が必要となるので、青梅街道インターチェンジがある場合には換気所を設置する必要があります。

換気所のイメージ



排ガス・騒音・振動

インターチェンジがある場合、地上への連絡路での排ガス・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)



トンネル工事現場例(首都高速中央環状線)



開削工事例(首都高埼玉新都心線)



意見

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

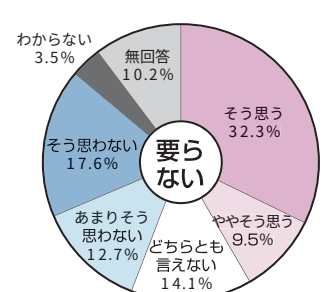
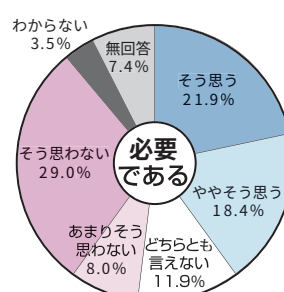
イ. 影響(デメリット)を考慮して、インターチェンジは要らない

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%)

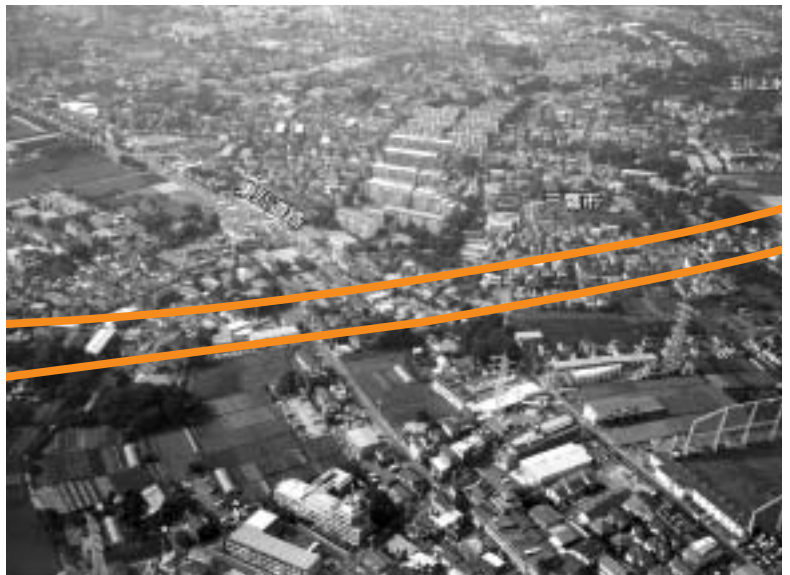
青梅街道インターチェンジを最寄りとした1,357人の結果



東八道路に

インターチェンジ を設置する場合

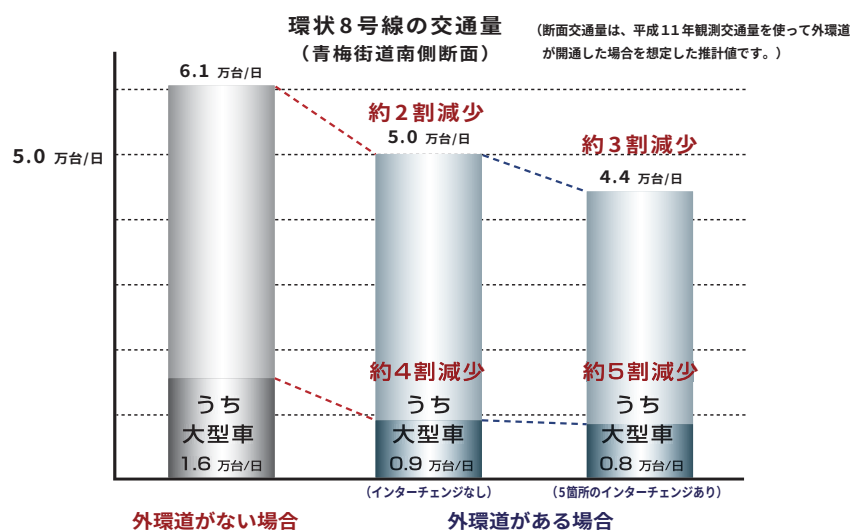
は、昭和41年に決定された都市計画線の目安です。



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。



インターチェンジの利用交通量

1日約1.4万台の利用が見込まれます。(この1.4万台/日は、東八道路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



東八道路インターチェンジだけがある場合



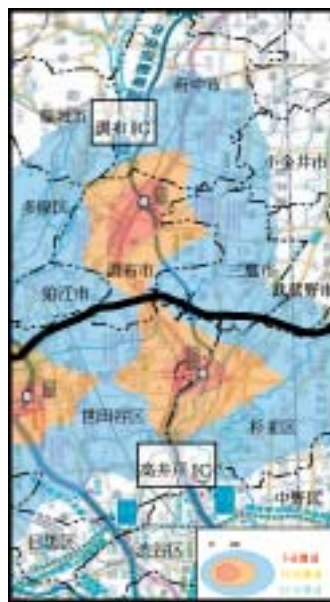
注) 利用交通量は、平成11年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。

最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間圏域

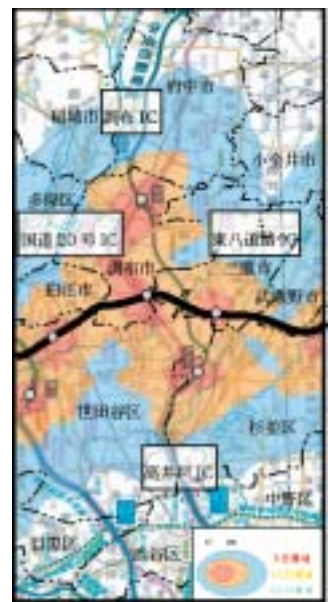
東八道路インターチェンジがある場合、最寄りのインターチェンジへのアクセス時間は以下の通りです。

三鷹市の東部が5分～10分の時間短縮となります。
調布市の東部が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



意見

沿線アンケート結果

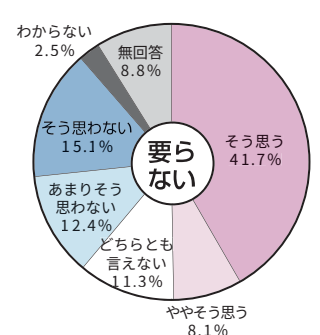
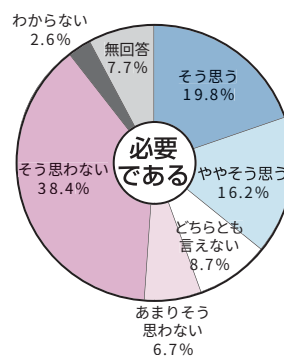
間・高架構造から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。ア.、イ. の意見それぞれについて、1つずつ○をつけて下さい。

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

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%)

東八道路インターチェンジを最寄りとした885人の結果



生活への影響について

移 転

インターチェンジがある場合、最大約120棟の新たな移転が必要となります。
ジャンクション構造を一体的に活用したインターチェンジの場合は、インターチェンジがない場合と変わりません。なお、整備には数百億円の追加費用、ジャンクション一体型の場合は数十億円の追加費用を要します。

東八道路インターチェンジがある場合



開削ボックス区間
：約340棟
整備に数百億円の
追加費用

ジャンクション構造を一体的に活用した場合（東名方向のみ）



開削ボックス区間
：約220棟
整備に数十億円の
追加費用

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。

注)・移転棟数は、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

インターチェンジがある場合、東八道路近傍で工事中及び完成後に地域分断が新たに生じる可能性があります。
ジャンクション構造を一体的に活用した場合、インターチェンジがある場合よりも地域分断は軽減されると考えられます。

東八道路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。

ジャンクション構造を一体的に活用した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。

環境への影響について

地 下 水

インターチェンジがある場合、東八道路北側の開削工事によって、地下水の流れ及び玉川上水に影響を与える可能性があります。ジャンクション一体型のインターチェンジの場合、東八道路北側の開削工事は発生しません。

<東八道路周辺の地質と地下水の状況>

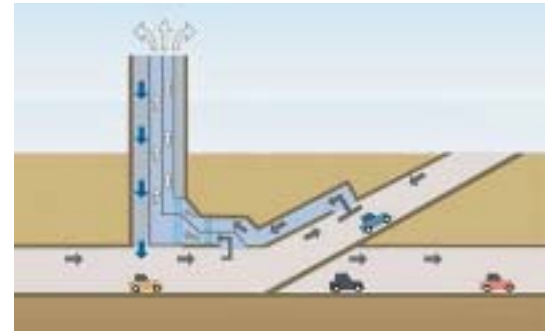
地表から約5mにある武蔵野礫層中の浅層地下水の流向は、北西から南東方向に流れていると考えられます。仙川沿いの低地では、武蔵野台地あるいは仙川上流より地下水が流れてきており、仙川の下流に向かって流れていると考えられます。



換 気 所

インターチェンジがある場合、換気所は中央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



排ガス・騒音・振動

インターチェンジがある場合、地上への連絡路での排ガス・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）



トンネル工事現場例（首都高速中央環状線）



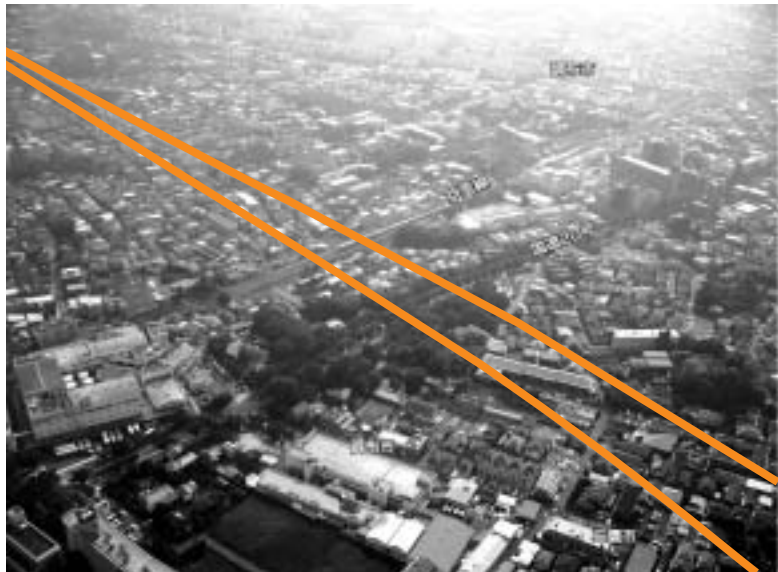
開削工事例（首都高埼玉新都心線）



国道20号に

インターチェンジ を設置する場合

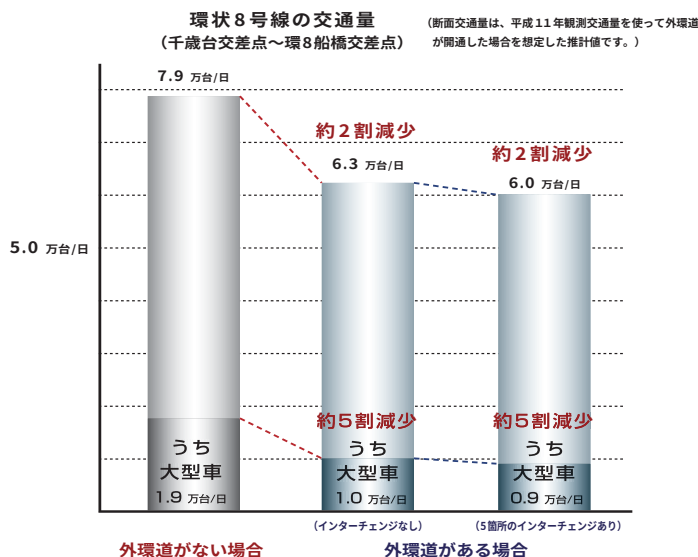
は、昭和41年に決定された都市計画線の目安です。



交通について

環8交通量の変化

外環道の開通で環8の交通量はインターチェンジの有無にかかわらず約2割減少します。大型車はインターチェンジの有無に関らず約5割減少します。



インターチェンジの利用交通量

1日約1.6万台の利用が見込まれます。(この1.6万台/日は、国道20号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



国道20号インターチェンジだけがある場合



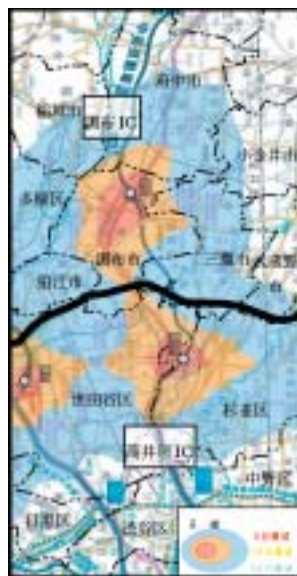
注) 利用交通量は、平成11年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。

最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間圏域

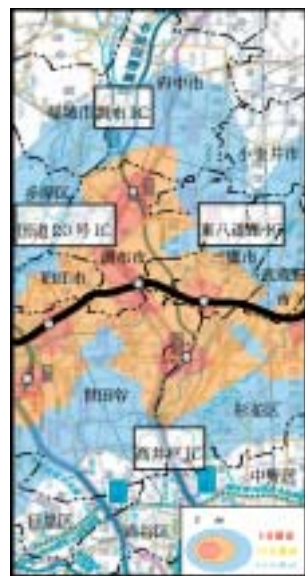
国道20号インターチェンジがある場合、最寄りのインターチェンジへのアクセス時間は以下の通りです。

武蔵野市のほぼ全域が5分の時間短縮となります。
三鷹市の東部が5分～10分の時間短縮となります。
調布市の東部が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



意見

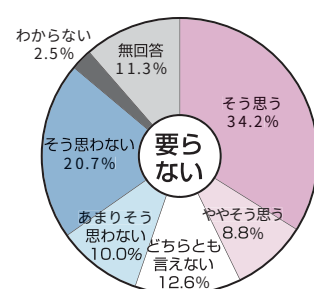
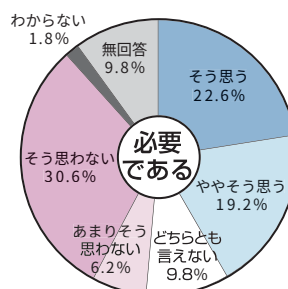
沿線アンケート結果

間・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

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%)

国道20号インターチェンジを最寄りとした682人の結果

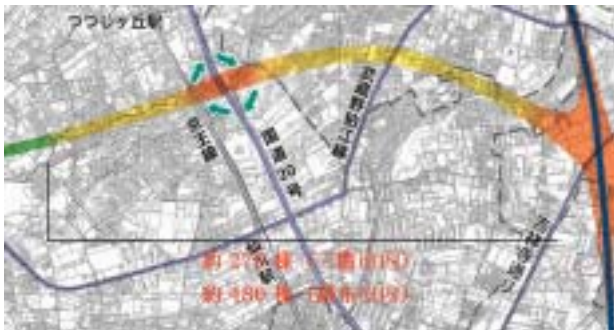


生活への影響について

移 転

インターチェンジがある場合、最大約460棟の新たな移転が必要となります。
ジャンクション構造を一体的に活用した場合、最大約190棟の新たな移転が必要となります。なお、整備には数百億円の追加費用を要します。

国道20号インターチェンジがある場合



開削ボックス区間
：約750棟
整備に数百億円の
追加費用

ジャンクション構造を一体的に活用した場合(関越方向のみ)



開削ボックス区間
：約480棟
整備に数百億円の
追加費用

凡 例
開削ボックス
開削ボックス(埋め戻し)
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。

凡 例
開削ボックス
開削ボックス(埋め戻し)
シールドトンネル

注)・移転棟数は、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

インターチェンジがある場合、国道20号近傍で工事中及び完成後に地域分断が新たに生じる可能性があります。
ジャンクション一体型とした場合、インターチェンジがある場合よりも地域分断が軽減されと考えられます。

国道20号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。

ジャンクション構造を一体的に活用した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。

環境への影響について

地 下 水

インターチェンジがある場合、国道20号付近の開削工事によって、地下水の流れに新たな影響を与える可能性があります。

<国道20号周辺の地質と地下水の状況>

地表から約5mにある武蔵野礫層中の浅層地下水の流向は、北西から南東方向に流れていると考えられます。仙川沿いの低地では、武蔵野台地あるいは仙川上流より地下水が流れてきており、仙川の下流に向かって流れていると考えられます。

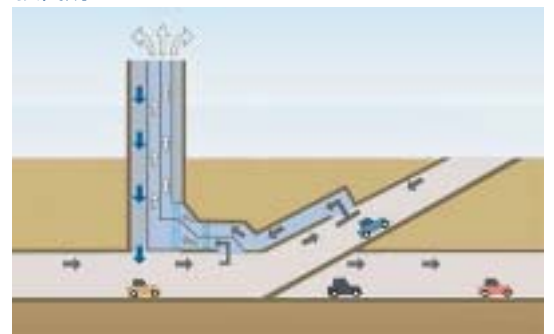


換 気 所

インターチェンジがある場合、換気所は中央道ジャンクション設置によって必要となる換気所からの距離が長いので、新たな換気所の設置が必要となる可能性があります。

トンネル出口からガス漏れ出しを防ぐため、一般的にインターチェンジでは換気所が必要となるので、国道20号インターチェンジがある場合には新たな換気所の設置が必要となる可能性があります。

換気所のイメージ



排ガス・騒音・振動

インターチェンジがある場合、地上への連絡路での排ガス・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)



トンネル工事現場例(首都高速中央環状線)



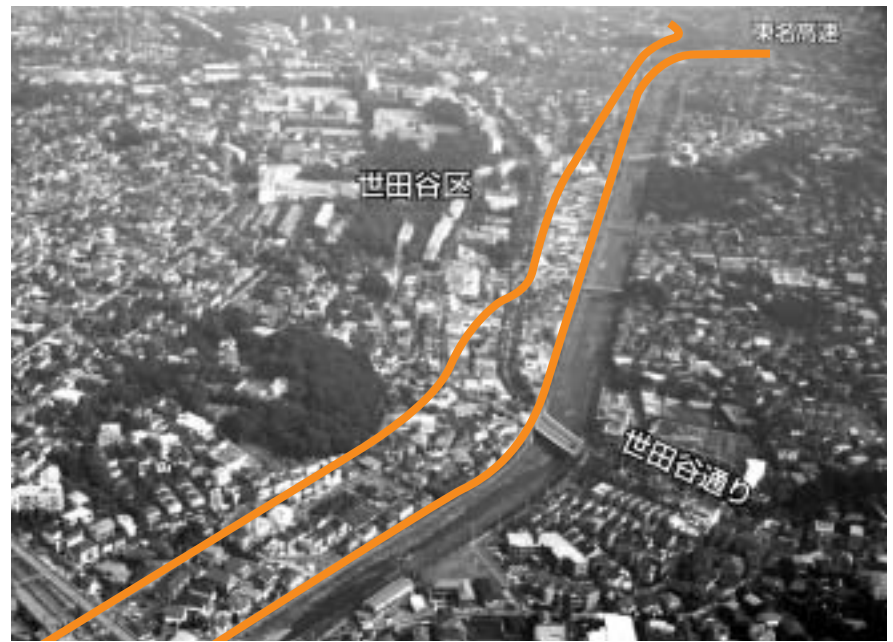
開削工事例(首都高埼玉新都心線)



世田谷通りに

インターチェンジ を設置する場合

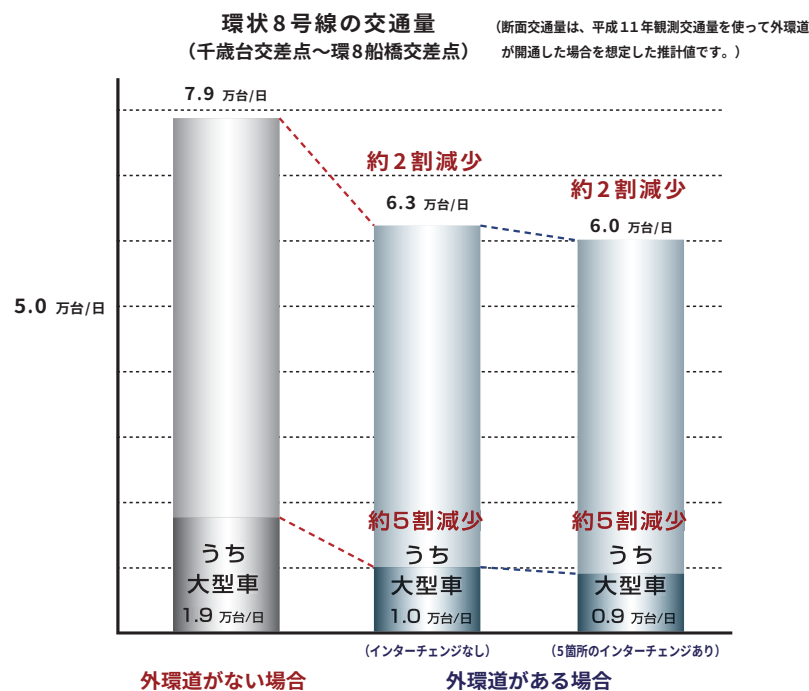
は、昭和41年に決定された都市計画線の目安です。



交通について

環8交通量の変化

外環道の開通で環8の交通量はインターチェンジの有無にかかわらず約2割減少します。大型車はインターチェンジの有無に関らず約5割減少します。



インターチェンジの利用交通量

1日約1.2万台の利用が見込まれます。(この1.2万台/日は、世田谷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



世田谷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

世田谷通りインターチェンジがある場合、最寄りのインターチェンジへのアクセス時間は以下の通りです。

狛江市のほぼ全域が10分～15分の時間短縮となります。
世田谷区の西部が10分以上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



生活への影響について

移 転

インターチェンジがある場合、最大約70棟の新たな移転が必要となります。なお、整備には数百億円の追加費用を要します。

世田谷通りインターチェンジがある場合



開削ボックス区間
：約250棟
整備に数百億円の
追加費用

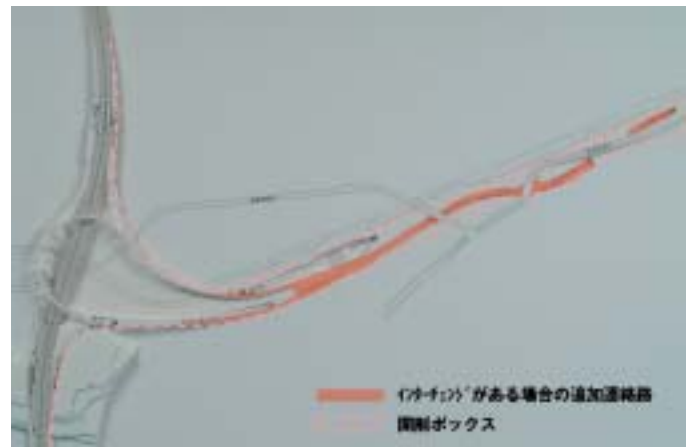
凡 例
開削ボックス
開削ボックス(埋め戻し)
シールドトンネル

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

インターチェンジがある場合、世田谷通り近傍で工事中及び完成後に地域分断が新たに生じる可能性があります。

世田谷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。

環境への影響について

地 下 水

インターチェンジがある場合、世田谷通り北側の開削工事によって、地下水の流れに新たな影響を与える可能性があります。

<世田谷通り周辺の地質と地下水の状況>

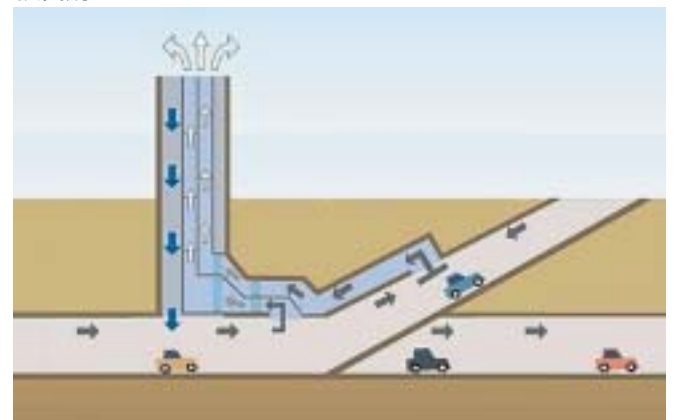
地表から約10mにある武蔵野礫層中にある浅層地下水の流向は、国分寺崖線付近で崖線に沿う方向(北東→南西)と考えられます。この地下水の一部は、湧水となって湧き出していますが、多くは地下に伏流し野川に流れ込んでいると考えられます。



換 気 所

インターチェンジがある場合、換気所は東名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



排ガス・騒音・振動

インターチェンジがある場合、地上への連絡路での排ガス・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)



トンネル工事現場例(首都高速中央環状線)



開削工事例(首都高埼玉新都心線)



意 見

沿線アンケート結果

間・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

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%)

世田谷通りインターチェンジを最寄りとした487人の結果

