

東京外かく環状道路(関越道～東名高速)
(三鷹市～調布市の区間について)

三鷹市・調布市で意見を聴く会等に
提示していく資料

1 東京外かく環状道路の計画検討

東京外かく環状道路とは

東京外かく環状道路(通称:「外環」)は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路です。

この道路は、首都圏の3環状9放射の道路ネットワークを構成する道路で、放射方向の高速道路を相互に連絡して、都心部に集中する交通を円滑に分散導入するとともに、都心に用いない交通をバイパスさせる等の役割を果たします。これにより、首都圏における交通混雑を緩和し、都市間の円滑な交通ネットワークの実現へ導くとともに、環境改善の効果等が期待できる重要な道路です。

現在、関越道から常磐道までの約30kmについては供用中、常磐道から東関東道までの約20kmについては事業中、東名高速から湾岸道路までの約20kmについては、調査中となっています。



東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の経緯

東京外かく環状道路のうち、関越道から東名高速までの約16kmの区間については、昭和41年に都市計画決定されましたが、その後、今日まで事業化に至っていません。

現在、国と東京都では、計画の構想段階から、沿線地域の住民、利用者や国民一般に情報を公開した上で、広くご意見をお聴きし、それらを計画づくりに反映するPI(パブリック・インボルブメント)方式で検討を行っています。

検討経緯

昭和41年	7月	都市計画決定(東京・埼玉県境から東名高速まで)
昭和45年	10月	建設大臣が「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない」旨の答弁
平成4年	11月	三郷JCT(常磐道)～和光IC間 供用
平成6年	3月	和光IC～大泉JCT(関越道)間 供用
平成10年	3月	東京都が建設省・関係区市からなる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」を設置
平成11年	10月	東京都知事が武蔵野市、練馬区の現地を視察
	12月	東京都知事が「自動車専用部の地下化案を基本として計画の具体化について取り組む」ことを表明
平成12年	4月	東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合いを開始
平成13年	1月	国土交通大臣が、三鷹市、武蔵野市の現地を視察
平成13年	4月	地下構造のイメージを示した「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台」を公表
平成13年	5月	国土交通大臣が参議院国土交通委員会で「遺憾の意」を表明
	12月	「東京環状道路有識者委員会」設置
平成14年	1月	東京外かく環状道路(関越道～東名高速)沿線区市長意見交換会開催
	6月	「PI外環沿線協議会」発足
	10月～	沿線区市で「外環相談所」開催
	11月	「東京環状道路有識者委員会」が国と東京都に対して最終提言
平成15年	3月	国と東京都が「東京外かく環状道路に関する方針」公表
	6月～	沿線区市で「オープンハウス」開催
	7月	「環境影響評価方法書」公告・縦覧
平成16年	1月～	沿線の環境調査を開始
	5月～	沿線区市で「地域毎の話し合い」を開催
	10月	「PI外環沿線協議会」2年間のとりまとめ
平成17年	1月～	「PI外環沿線会議」開催

PI方式での検討

沿線住民との話し合い

PI外環沿線協議会において、沿線7区市の住民・区市の担当者・国・東京都で、話し合いをしてきました。平成16年10月に「2年間のとりまとめ」を公表しました。

現在、引き続き「PI外環沿線会議」や今回の「意見を聴く会」などで話し合いを行っています。

また、広域的に、利用者や関係団体等からもご意見を伺っていきます。



地域における話し合い・情報提供

各沿線地域において、「オープンハウス」や「地域毎の話し合い」などで、様々な資料を提示し、みなさまからご意見等をお聴きしています。



オープンハウス

情報の発信



外環の情報を広報紙、ホームページ、パンフレット等で公開しています。

計画検討の流れ

外環の検討にあたっては、計画の構想段階から広くご意見をお聴きし、よりよい案としていくことが重要であると考えています。

外環の必要性について議論するにあたっては、沿線地域の課題について具体的に検討し、また、想定される様々な案について提示し、地域のみなさんご意見をお聴きする必要があります。

三鷹市～調布市の地域では、中央道とのジャンクションや、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有無による効果や影響等共通する事項があり、これらについてご意見をお聴きしながら検討を進めます。

このことは、必要性を議論する上で重要なことです。

平成13年4月 計画のたたき台 公表

平成15年1月・3月 東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針 公表

平成15年7月 環境影響評価方法書 公告・縦覧

平成16年1月～ 環境の現地調査

今回、事前に様々な検討案についてご意見をお聴きします。

道路計画を定め、環境への影響の予測・評価を行います。

都市計画変更案/環境影響評価準備書 公告・縦覧

東京都都市計画審議会、東京都環境影響評価審議会にて審議されます。

説明会を実施するとともに、住民等の意見を伺います。

都市計画変更 告示・縦覧/環境影響評価書 公告・縦覧

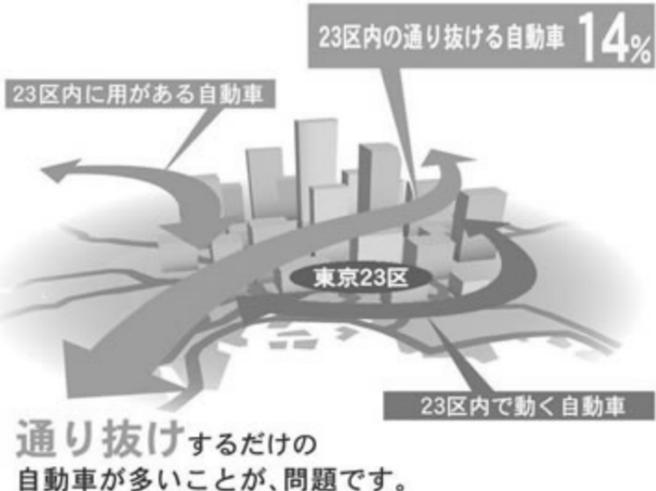
外環の必要性

首都圏の交通問題

慢性的な渋滞が発生

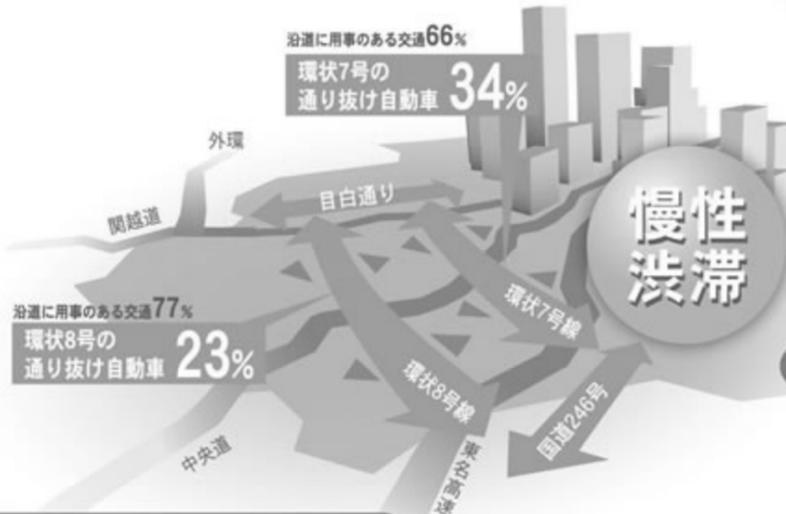


首都圏では、東京都心部に自動車交通が集中しています。都心へ集中する放射道路に対し、環状道路の整備が立ち遅れていることが原因と考えられます。



東京の西部地域では

南北方向の交通が環状7号線と環状8号線に集中しています。



交通が集中することにより



交通渋滞を避けるために

通り抜け自動車が生活道路に侵入しています。



慢性的な渋滞が発生

環状7号線、環状8号線では慢性的な渋滞が発生し、日常的に用賀から大泉まで1時間以上もかかっています。

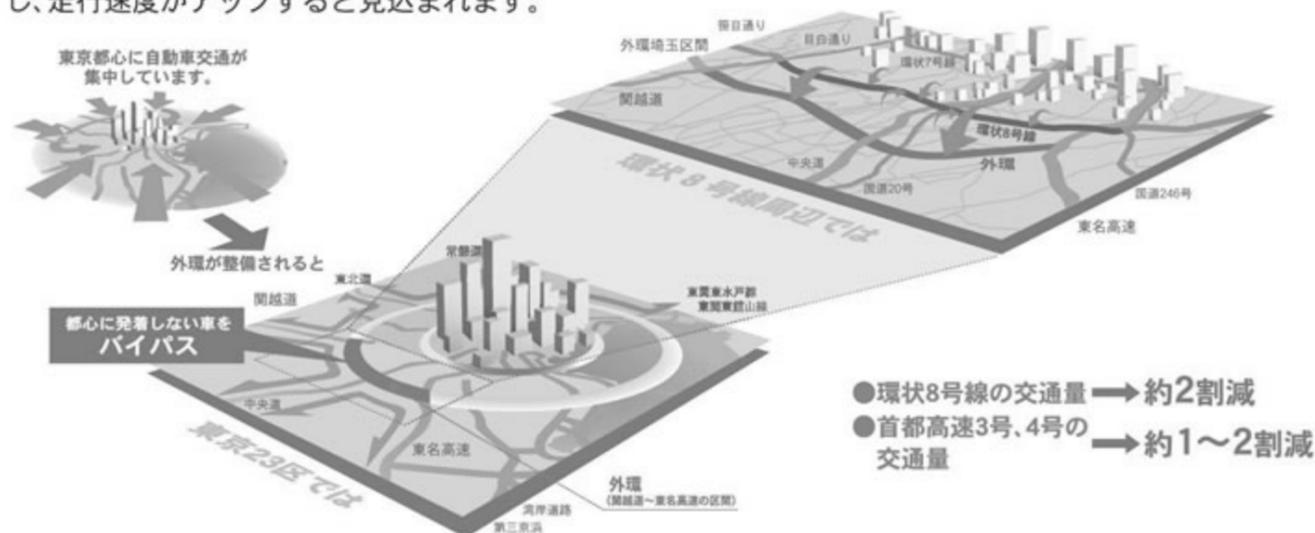


外環の整備効果

道路の安全性や円滑性、利便性が向上。大気汚染の改善や経済効果が期待できます。

1 安全で円滑な幹線道路網の形成

環状道路が整備されると都心に集中していた交通が分散されます。これにより、都心部の交通量が減少し、走行速度がアップすると見込まれます。



3 通り抜け自動車対策の推進

環状8号線の渋滞が緩和し、生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が環状8号線を走行。生活道路の安全性も向上します。



2 慢性渋滞の緩和

環状8号線の周辺道路の慢性渋滞は緩和されます。

4 利便性の向上

外環（関越道～東名高速間）が完成すると高速道路が連結、たとえば東名高速～東北道間の行き来では移動や輸送など大幅な時間の短縮が見込まれます。

所要時間の短縮！

最短	約45分 → 約25分
最長	約110分 → 約50分

●外環（関越道～東名高速間）が完成すると

東名高速道路 — 東北自動車道 34km
(外環ジャンクション)
所要時間：約25分～約50分

●現況では（環状8号線、外環経由の場合）

東名高速道路 — 東北自動車道 33km
(南真インターチェンジ)
所要時間：約50分～約110分

●現況では（首都高速経由の場合）

東名高速道路 — 東北自動車道 49km
(南真インターチェンジ)
所要時間：約45分～約105分

例えば、東名高速から東北道間の行き来では大幅な時間短縮が見込まれます。

外環の必要性について議論する上で、地域の課題についてご意見をお聴きする必要があります。

環境への影響については、現地調査の結果を踏まえ、インターチェンジ設置の方針等が決まれば、より具体的な設計に基づき、環境影響評価の手続きの中で予測・評価し、具体的な対策を検討していきます。

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については、様々な検討案を提示します。それぞれの案の効果や影響等について示し、みなさんのご意見をお聴きして検討を進めます。

生活道路の分断や開削埋め戻し区間の土地利用など外環整備による課題や、地域交通や地域の防災などの課題については、地域のみなさんのご意見を十分にお聴きしながら、地元自治体と一緒に、対応策について検討していきます。

これまでの、調布市、三鷹市での地域毎の話し合いで出された課題

分類	項目	地域の課題(抽出された意見)
外環整備による課題	生活への影響	<ul style="list-style-type: none"> ●中央道とのジャンクション部における、現況道路の機能維持(調布市緑ヶ丘1、三鷹市北野) ●中央道ジャンクションと仙川と外環で囲まれる地域への対応(調布市緑ヶ丘1、三鷹市北野4) ●開削埋め戻し区間の将来土地利用、残留希望者への対応(調布市緑ヶ丘、三鷹市北野) ●住環境に対する影響
	環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ●ジャンクション部の換気所設置による大気環境への影響 ●ジャンクション周辺の環境整備(景観・緑化) ●三鷹・調布の水道・深井戸の保全
東八道路インターチェンジ・国道20号インターチェンジに関連する課題	利便性	<ul style="list-style-type: none"> ●インターチェンジ設置による利便性 ●必要な道路網と物流機能の確保
	交通集中	<ul style="list-style-type: none"> ●インターチェンジができた場合の周辺道路・アクセス道路の混雑(東八道路、国道20号) ●インターチェンジへのアクセス道路の整備 ●国道20号の計画幅員の取り扱い
	生活への影響	<ul style="list-style-type: none"> ●地域間を連絡している現況道路の機能維持(調布市仙川、調布市つつじヶ丘周辺) ●北野小、第五中に対する影響 ●開削埋め戻し区間の残留希望者への対応(三鷹市新川・中原、調布市東つつじヶ丘・仙川・若葉町) ●開削埋め戻し区間の将来土地利用(東つつじヶ丘、仙川、若葉町)
	環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ●出入り口付近の大気・騒音・振動 ●開削区間の地下水保全対策 ●東八道路インターチェンジによる玉川上水の緑と水の保全 ●国道20号インターチェンジによる仙川付近の湧水の保全 ●インターチェンジの換気所設置による大気環境、景観への影響
その他の課題	地域交通	<ul style="list-style-type: none"> ●南北道路の整備(三鷹市井の頭・牟礼、調布市若葉町・東つつじヶ丘・入間町地域) ●関連道路の整備(三鷹市、調布市)
	地域防災	<ul style="list-style-type: none"> ●木造住宅密集地域(三鷹市井の頭、調布市若葉町・東つつじヶ丘・入間町周辺地域)などでの防災性の向上





東八道路(三鷹市牟礼2丁目付近)



東八道路(三鷹市立北野小学校北交差点付近)



東八道路IC周辺

至 東名高速

東八道路

至 関越道

——は、昭和41年に決定された都市計画の目安です。



仙川



国道20号(調布市仙川2丁目交差点付近)



中央道JCT周辺

中央道

至 関越道

至 東名高速

——は、昭和41年に決定された都市計画の目安です。



玉川上水



三鷹市立北野小学校



国道20号IC周辺

至 関越道

国道20号

至 東名高速

——は、昭和41年に決定された都市計画の目安です。



国道20号(仙川駅入口付近)



都道118号(調布市若葉町2丁目付近)

3 インターチェンジ検討案の比較

インターチェンジ検討案

昭和41年に決定された計画では、東八道路、国道20号等、5箇所インターチェンジがあります。

平成15年3月に公表した東京外かく環状道路(関越道~東名高速)に関する方針で、国土交通省と東京都は、「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。」としています。

三鷹市~調布市の区間では、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計画がありますが、設置の有無により効果や影響が異なることから、事前に様々な案を提示し、ご意見をお聴きしながら検討していきます。

今回、東八道路インターチェンジおよび国道20号インターチェンジについては、

- 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

の検討案について、みなさんのご意見を伺うこととしました。

A インターチェンジを設置しない場合



一般道から外環には直接出入りできません。既存の調布インターチェンジや高井戸インターチェンジを利用することになります。

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



- ① 東八道路北側の出入り口を利用し、関越方向へ行き来することができます。
 - ② また、南側の出入り口を利用し、東名方向へ行き来することができます。
 - ③ 国道20号北側の出入り口を利用し、関越方向へ行き来することができます。
 - ④ また、南側の出入り口を利用し、東名方向へ行き来することができます。
- (いずれのインターチェンジを利用しても中央道へは行き来できません。)

インターチェンジ検討案を比較検討する視点

インターチェンジの設置により、周辺地域の利便性の向上や、周辺地域への影響を小さくするという観点、費用を安くするという観点から、効果や影響について比較検討することとしました。

- 1 道路交通への効果と影響 → インターチェンジの設置による周辺道路での交通の変化。
- 2 利便性の向上 → インターチェンジの設置による最寄りのインターチェンジまでの利用時間、関越方面、東名方面等の高速道路の方向別の時間短縮等。
- 3 生活への影響 → インターチェンジの設置に伴う移転棟数、地域分断等。
- 4 周辺環境への影響 → インターチェンジの設置による地下水への影響、インターチェンジ設置に伴う換気所の設置の有無等。
- 5 事業費 → インターチェンジの設置に要する事業費。

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



- ① 東八道路南側の出入り口を利用し、東名方向へのみ行き来することができます。関越方向へは行けません。
 - ② 国道20号北側の出入り口を利用し、関越方向へのみ行き来することができます。東名方向へは行けません。
- (いずれのインターチェンジを利用しても中央道へは行き来できません。)

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



- 東八道路南側の出入り口を利用し、①東名・②関越の両方向へ行き来することができます。
- (中央道へは行き来できません。)

1 道路交通への効果と影響

イメージ

インターチェンジを設置する場合、インターチェンジの利用交通による交通の変化が見込まれます。ここでは、インターチェンジの利用の見込みや、周辺道路の交通量の変化などを比較します。

インターチェンジ利用交通量

A インターチェンジを設置しない場合

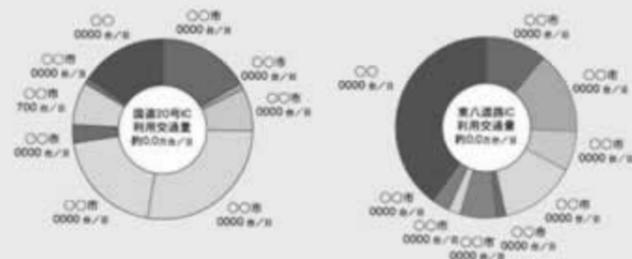


(インターチェンジを設置しないため、既存のインターチェンジを利用することになります。)

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



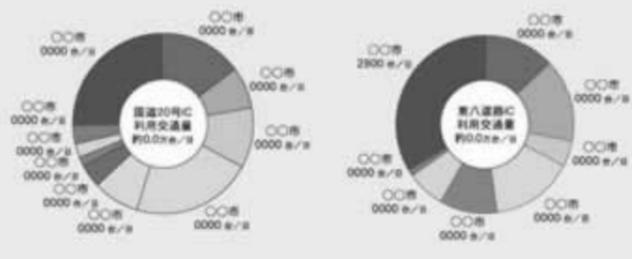
東八道路IC 利用交通量	
関越方向	0.0万台/日
東名方向	0.0万台/日
国道20号IC 利用交通量	
関越方向	0.0万台/日
東名方向	0.0万台/日



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



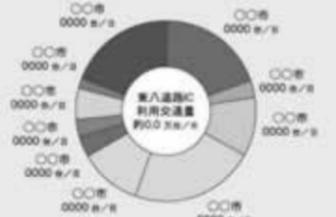
東八道路IC 利用交通量	
東名方向	0.0万台/日
国道20号IC 利用交通量	
関越方向	0.0万台/日



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



東八道路IC 利用交通量	
関越方向	0.0万台/日
東名方向	0.0万台/日



周辺道路の交通量の変化

単位:万台

		インターチェンジとのアクセス道路の交通量		主要道路の交通量			
		東八道路 (羊札付近)	国道20号 (つつじヶ丘付近)	環八 (東玉井の環八東戸塚付近)	吉祥寺通り (北野郵便局付近)	三鷹通り (深大寺~20号)	
将来	現況	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	外環を整備しない場合	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	外環を整備する場合	A	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		B	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		C	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
D	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		

推計の条件
 ・東八道路、調布保谷線、環八通り等の供用を見込んでいる。 ・東八道路及び国道20号以外のICは無しを前提としている。
 ・将来の時点は平成42年を前提としている。 ・外環は、湾岸道までの区間を前提としている。

解説 イメージ

- A** ・外環本線の整備により、環八通りの交通量は、現況や外環無しの場合と比較すると減少が見込まれます。
 ・一方、東八道路や国道20号、吉祥寺通り、三鷹通りでは、外環無しの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。)
- B** ・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案の中で最大となりますが、現況と同程度になると見込まれます。
- C** ・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。
 ・東八道路インターチェンジの利用交通は、B、D案の中間的なものとなると見込まれます。
 ・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なると見込まれます。
- D** ・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。
 ・国道20号の交通量は、4案の中で最小となると見込まれます。

2 利便性の向上

最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間の変化

A インターチェンジを設置しない場合

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。

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

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。

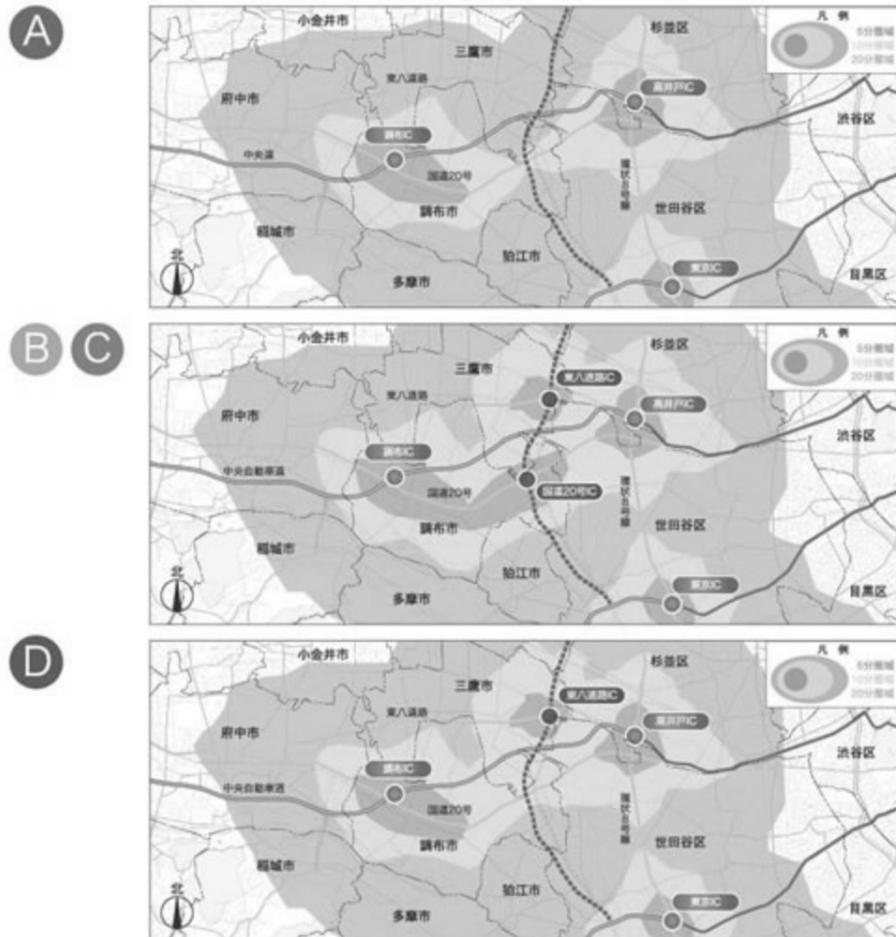
C 東八道路南側に東名方向、国道20号北側に関越方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案

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、外環で東名方面へ行く場合)
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、外環で関越方面へ行く場合)

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

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。

最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間の変化



※最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間は、平成11年度道路交通センサスデータを基に算出して生ずる。

主要な地点からの所要時間

A インターチェンジを設置しない場合

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。

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

三鷹市およ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。

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

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。

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

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ある程度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。

三鷹市役所からの所要時間

関越道方面		現況	約50分
外環整備	東八道路IC利用	約15分	約35分の短縮
	国道20号IC利用	約25分	約25分の短縮
	中央道調布IC利用	約25分	約25分の短縮
東名高速方面		現況	約50分
外環整備	東八道路IC利用	約15分	約35分の短縮
	中央道調布IC利用	約25分	約25分の短縮

三鷹台駅からの所要時間

関越道方面		現況	約40分
外環整備	東八道路IC利用	約15分	約25分の短縮
	国道20号IC利用	約25分	約15分の短縮
東名高速方面		現況	約45分
外環整備	東八道路IC利用	約15分	約30分の短縮

調布市役所からの所要時間

関越道方面		現況	約60分
外環整備	東八道路IC利用	約30分	約30分の短縮
	国道20号IC利用	約20分	約40分の短縮
	中央道調布IC利用	約20分	約40分の短縮
東名高速方面		現況	約40分
外環整備	東八道路IC利用	約30分	約10分の短縮
	国道20号IC利用	約15分	約25分の短縮
	中央道調布IC利用	約15分	約25分の短縮

つつじヶ丘駅からの所要時間

関越道方面		現況	約50分
外環整備	東八道路IC利用	約20分	約30分の短縮
	国道20号IC利用	約10分	約40分の短縮
東名高速方面		現況	約30分
外環整備	東八道路IC利用	約20分	約10分の短縮
	国道20号IC利用	約5分	約25分の短縮

※所要時間は、平成11年度道路交通センサスデータ等を基に算出しています。外環整備による速度向上を5%と想定。
※所要時間は、上記①～④のケースに応じ、各地点から利用が見込まれるインターチェンジを想定し、算出しています。

3 生活への影響

※沿道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。

移転棟数・地域分断

A インターチェンジを設置しない場合



凡例	開削ボックス	開削ボックス区間	約240棟(三鷹市内)
	開削ボックス(埋め戻し部)		約150棟(調布市内)
	シールドトンネル		約20棟(世田谷区内)

地域分断について

- 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。

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



凡例	開削ボックス	開削ボックス区間	約360棟(三鷹市内)
	開削ボックス(埋め戻し部)		約210棟(調布市内)
	シールドトンネル		約20棟(世田谷区内)

移転棟数について

インターチェンジを設置しない場合との差 +約120棟(三鷹市内)
+約60棟(調布市内)

地域分断について

- 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～三鷹市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。

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



凡例	開削ボックス	開削ボックス区間	約420棟(三鷹市内)
	開削ボックス(埋め戻し部)		約280棟(調布市内)
	シールドトンネル		約20棟(世田谷区内)

移転棟数について

インターチェンジを設置しない場合との差 +約180棟(三鷹市内)
+約130棟(調布市内)

地域分断について

- 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～三鷹市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。

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



凡例	開削ボックス	開削ボックス区間	約280棟(三鷹市内)
	開削ボックス(埋め戻し部)		約150棟(調布市内)
	シールドトンネル		約20棟(世田谷区内)

移転棟数について

インターチェンジを設置しない場合との差 +約40棟(三鷹市内)

地域分断について

- 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。

4 周辺環境への影響

騒音・振動

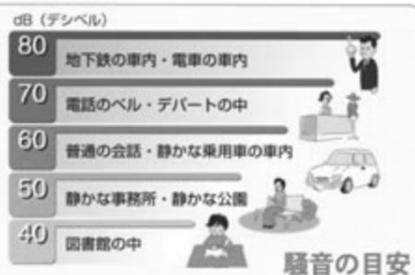
地上との連絡路が必要なジャンクションやインターチェンジ付近では、自動車からの騒音・振動による影響が生じる可能性があります。

騒音の状況

中央道とのジャンクション、東八道路インターチェンジ、国道20号インターチェンジ周辺の騒音は、16地点で平日と休日それぞれ昼間と夜間で測定しています。測定結果の一例を右に示しています。

測定場所		騒音レベル L _{Aeq} (dB)
北野4丁目(中央道)	昼間	57
	夜間	53
西つじヶ丘3丁目 (甲州街道)	昼間	71
	夜間	70
牟礼2丁目(東八道路)	昼間	70
	夜間	67

※ 平日の観測値
dB(デシベル):音や振動の大きさを表す単位



出典:東京都環境局資料より作成

A インターチェンジを設置しない場合

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。

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

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。

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

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。

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

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。

沿道環境に配慮するため、必要に応じて環境施設帯の設置、遮音壁の設置、騒音低減効果のある舗装等の保全対策を実施します。

騒音低減効果のある舗装



自動車の走行による騒音を吸収する効果があります。

遮音壁、環境施設帯の事例



遮音壁の設置により、騒音を低減します。

環境施設帯の事例



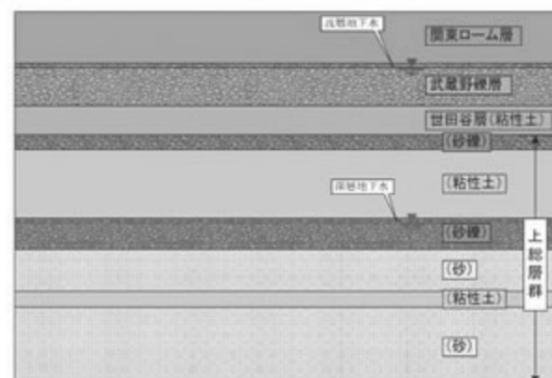
沿道への騒音を低減するとともに、緑豊かな道路空間の創出の例。

地下水

地質と地下水の状況

地下水は、地下約10m付近の武蔵野礫層の中と、地下約30m付近の上総層群の砂礫、砂層の中に存在しており、それぞれ浅層地下水、深層地下水と表現しています。浅層地下水の流向は、中央道より北側では西から東方向、中央道より南側では北西から南東方向に向いています。また、深層地下水の流向は、南東から北西に向いており、非常にゆっくりと移動しています。

地質断面図 (中央道とのジャンクション付近)



浅層地下水の移動方向 (冬季観測データより)



A インターチェンジを設置しない場合

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。

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

国道20号の南側から東八道路の北側区間では、工事によって、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。

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

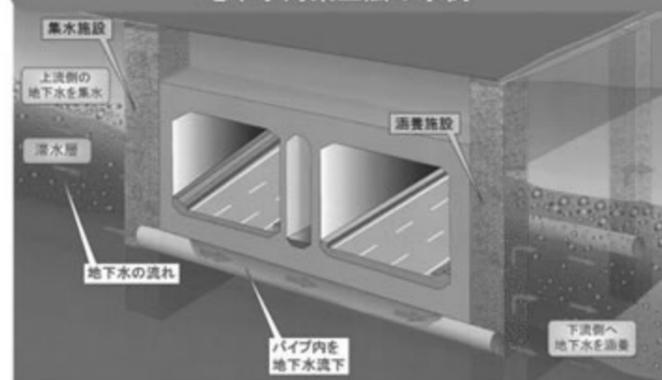
国道20号から東八道路の区間では、工事によって、地下水の流れに影響を与える可能性があります。

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

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、適切な対策工法を検討し実施します。

地下水対策工法の事例



地下構造物の建設等により、地下水の流れを阻害する場合に、上流側の地下水を集めて、通水施設を通じ、下流側へ流れるようにして、地下水の流れを確保します。

大気質

地上との連絡路が必要になるジャンクションやインターチェンジ付近では、排出ガスによる影響が生じる可能性があります。また、トンネル内の排出ガスを処理するため、ジャンクションやインターチェンジでは、換気所の設置が必要となります。ここでは、自動車の走行による影響と換気所の設置について比較しています。

大気質の状況		実測値 (冬季、春季、夏季、秋季の観測データより)		
		北野中央公園 (中央道沿道)	調布市 市立滝坂小学校 (甲州街道沿道)	羊札下本宿 児童遊園 (東八道路沿道)
二酸化窒素 (NO ₂)	ppm	0.007~0.043	0.007~0.048	0.006~0.038
浮遊粒子状物質 (SPM)	mg/m ³	0.009~0.072	0.010~0.071	0.008~0.070

自動車の走行

A インターチェンジを設置しない場合

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出ガスの影響が生じる可能性があります。

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

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口付近では、地上を走行する自動車からの排出ガスの影響が生じる可能性があります。

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

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口付近では、地上を走行する自動車からの排出ガスの影響が生じる可能性があります。

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

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口付近では、地上を走行する自動車からの排出ガスの影響が生じる可能性があります。

換気所

A インターチェンジを設置しない場合

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。

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

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。

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

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。

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

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。

中央道とのジャンクション部、東八道路インターチェンジ、国道20号インターチェンジと換気所の位置のイメージ図

中央道とのジャンクション部



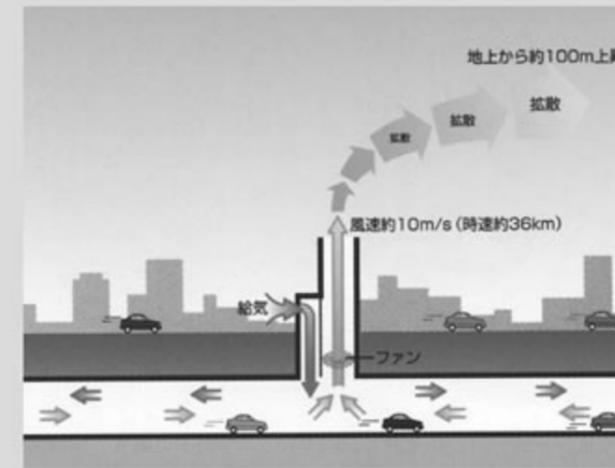
国道20号インターチェンジ



東八道路インターチェンジ

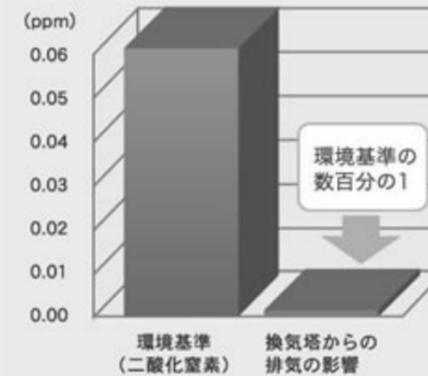


換気所における排出ガス・騒音対策とその事例(中央環状新宿線)

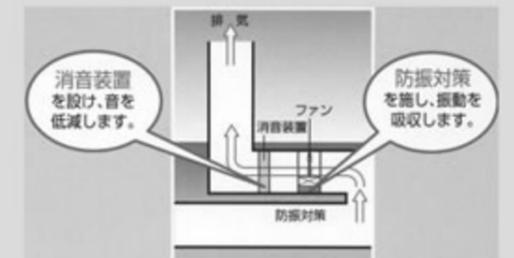


●自動車から出る排出ガスは、換気所から取り込まれた空気によって薄められます。その空気を換気塔から出しますが、このときの空気に含まれる排出ガスの濃度は、工場などの煙突から出る煙に含まれるガスに比べて大変低いものです。

●この事例では、換気塔から約10km/秒の速度で地上から100mの高さまで吹き上げます。この結果、排出ガスは大きく拡散し薄められ、周辺に与える影響は極めて小さく抑えられます。



※例えば換気塔から排出される二酸化窒素の地表付近への影響は非常に小さく、環境基準と比べて数百分の一以下です。



換気所の騒音・振動については、換気所内に消音装置の設置および防振対策を施すことにより、敷地境界で騒音・振動の基準値を下回ります。

また、既設換気所の騒音測定事例によりますと、騒音レベルは静かな公園および図書館の室内程度です。

5 事業費

A インターチェンジを設置しない場合

インターチェンジ設置のための費用は要しません。

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

インターチェンジを設置しない場合と比較して、約3,000億円の追加費用を要します。

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

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。

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

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。

参考(インターチェンジに関する意見)

1 PI外環沿線協議会

- ジャンクション周辺に併設してインターチェンジをつくるのであれば、例えば、世田谷三鷹線などを使いながら、できるだけ地元被害を及ぼさない形で検討してもらいたい。
- 中央道の中でインターチェンジに入れるような構造、または技術的なことについて検討してもらいたい。
- 交通量の十分なデータを示してもらっていない。一番影響を及ぼすのはジャンクションとインターチェンジの周辺であり、きちっと説明すべき。

2 地域住民



私共の住んでいる北野地区にはインターチェンジとジャンクションが出来るそうですが、近くに小学校があり子供達の健康が不安です。(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見)



甲州街道や東八道路でのインターチェンジができた場合の渋滞、大気汚染、排気口がどの辺りにでき、大気への影響はどの位か。(三鷹市在住の方からオープンハウスで頂いたご意見)



中央高速とのジャンクション箇所一般地上道路への連絡口を是非設置されたい。東八道路交差点でも一般道路への出入り口を設けてほしい。(三鷹市在住の方からオープンハウスで頂いたご意見)



国道20号線インターチェンジは、小学校、住宅地等への騒音、公害等環境破壊の恐れ大。反対。(調布市在住の方々からはがきで頂いたご意見)



インターチェンジ、換気塔の建設が地域の環境にどのような影響を与えるのかしっかりした数値を環境アセスメントによって出すこと。(調布市在住の方からオープンハウスで頂いたご意見)



要所要所にインターチェンジを設けなければ利用価値は半減する。地域の利便性のない外環は要らないことになる。(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見)

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

		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、環八通りの交通量は、現況や外環無しの場合と比較すると減少が見込まれます。 一方、東八道路や国道20号、吉祥寺通り、三鷹通りでは、外環無しの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案の中で最大となりますが、現況と同程度になると見込まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 東八道路インターチェンジの利用交通は、B、D案の中間的なものとなると見込まれます。 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。 国道20号の交通量は、4案の中で最小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案と同様となります。(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案と同様となります。(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～三鷹市仙川町付近及び、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～三鷹市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。 	<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。 	<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。
	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。 	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> 国道20号から東八道路の区間では、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。 	<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。
	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出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出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出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出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。

※沿道環境に配慮するため、環境施設等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。