

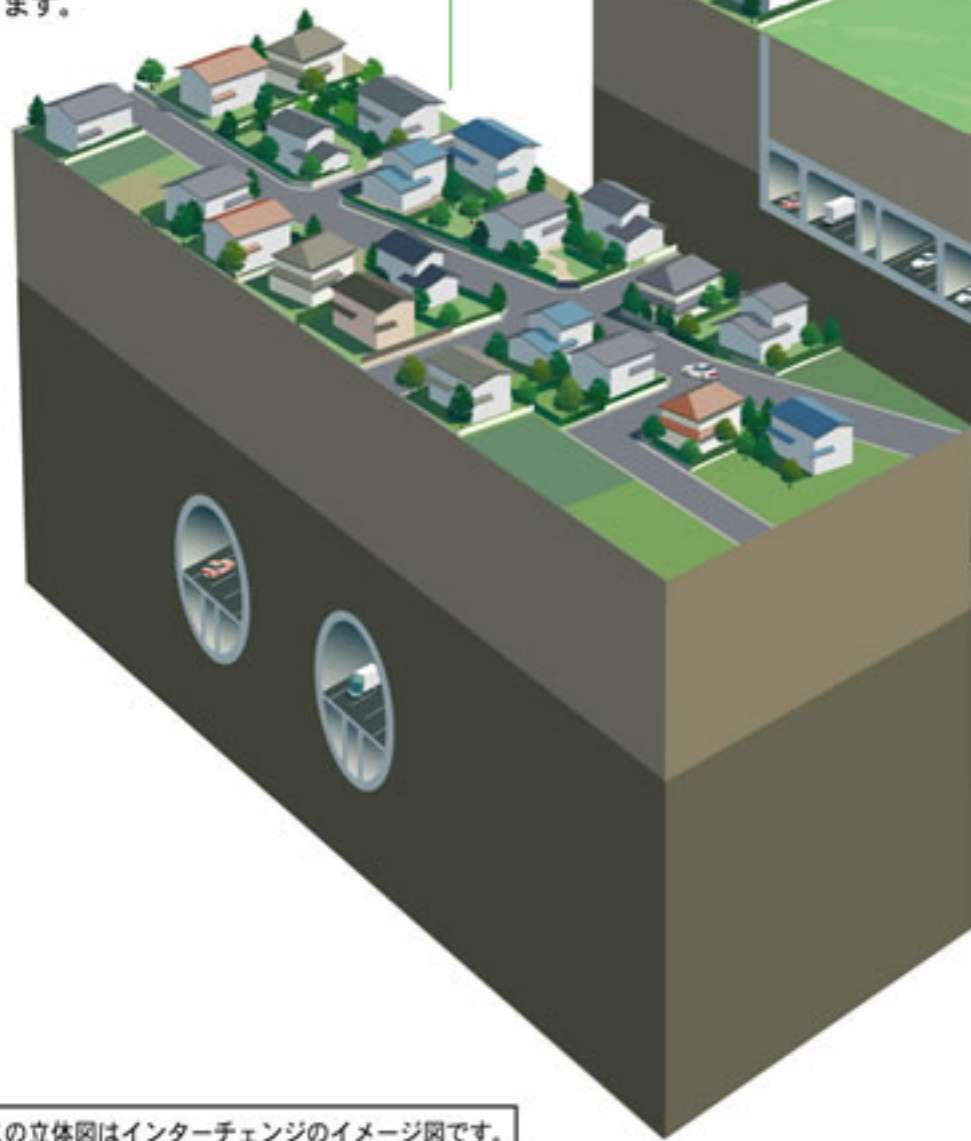
## ジャンクションやインターチェンジ 付近における生活への影響

地域の皆さんの生活への影響を極力抑えることができるようシールド工法による地下方式で検討していますが、

ジャンクションやインターチェンジ 付近では地域分断、建物の移転、交通の集中による影響などが生じる可能性があります。まちづくりを一体的に行うなど、今後、ジャンクションやインターチェンジ 周辺整備について、地域のみなさんの意見をお聴きし、検討を進めていきます。

### シールド工法は

シールド工法区間では、地上の生活への影響はほとんどないと考えております。



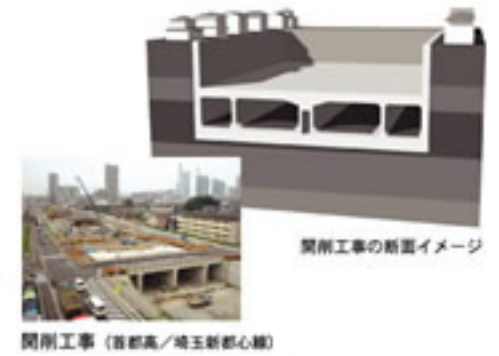
※この立体図はインターチェンジのイメージ図です。

### 交通集中

インターチェンジ 周辺では交通が集中  
インターチェンジ周辺の道路では、交通が集中するために、周辺の皆さんの生活に影響が生じる可能性があります。

### 開削工法は

開削工事は、地表から掘り下げるので、移転や地域分断が生じる可能性があります。



### 移転

#### 移転が必要

開削区間は、地表から掘り下げるため、移転が必要となります。

### 地域分断

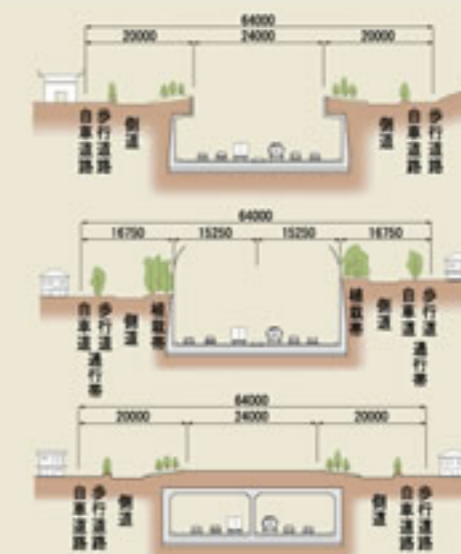
#### 地域分断が発生

連絡橋が半地下、地表となる区間では、地域分断が懸念されます。このため、周辺部の地域整備について、まちづくりという観点も含めて、検討していきます。

### 地域分断への対応

## 東京外かく環状道路 (埼玉区間における対策事例)

東京外かく環状道路の埼玉区間では、開削部の上空に横断橋を設置したり、埋め戻したりすることで、地域分断による影響を極力小さくする工夫をしています。



凡 例	
	開削ボックス区間
	開削ボックス区間 (埋め戻し部)
	シールドトンネル区間

注) 環境施設帯の設置については現在検討中であり、移転棟数には含まれていません。

### 世田谷通り

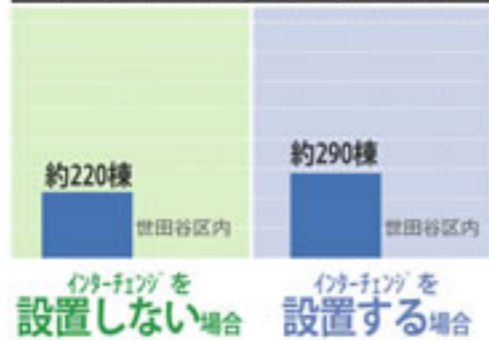
世田谷通りにインターチェンジを設置しない場合



世田谷通りにインターチェンジを設置する場合



### 開削ボックス区間の移転棟数

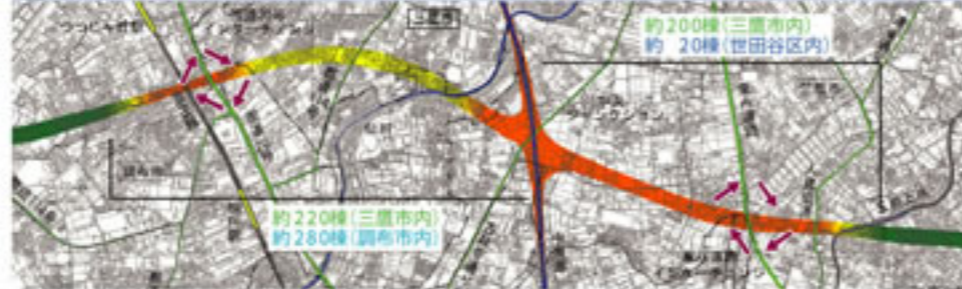


### 国道20号及び東八道路

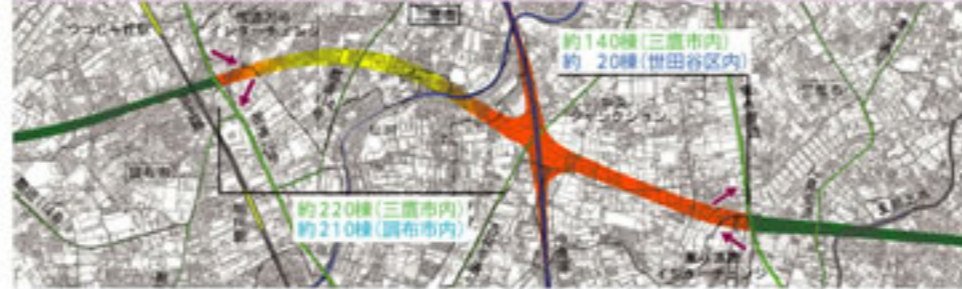
A インターチェンジを設置しない場合



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



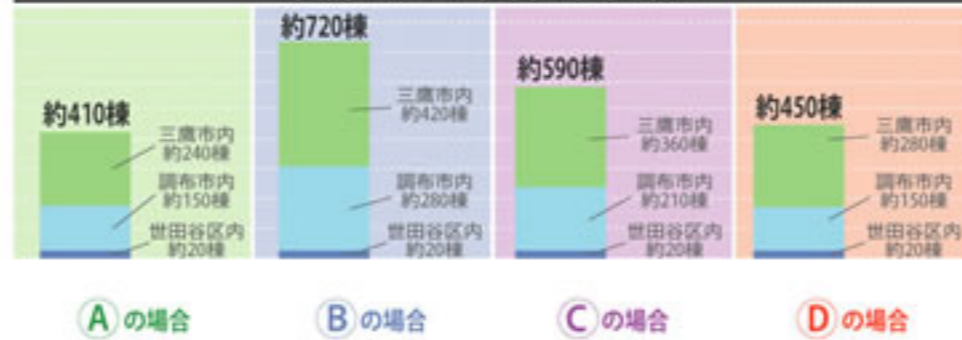
C 東八道路南側に東名方向、国道20号北側に関越方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



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



### 開削ボックス区間の移転棟数



### 移転棟数と地域分断

ジャンクションやインターチェンジ付近では、移転の影響が生じます。

### 青梅街道

青梅街道にインターチェンジを設置しない場合



青梅街道にインターチェンジを設置する場合



### 開削ボックス区間の移転棟数



### 目白通り

目白通りにインターチェンジを設置しない場合



目白通りにインターチェンジを設置する場合



### 開削ボックス区間の移転棟数



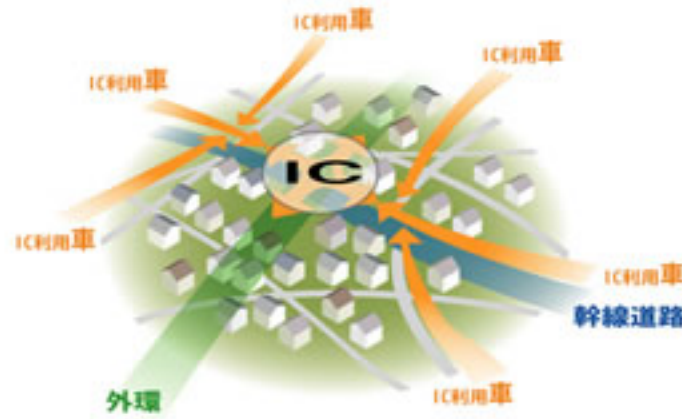
# 交通集中

## インターチェンジについて

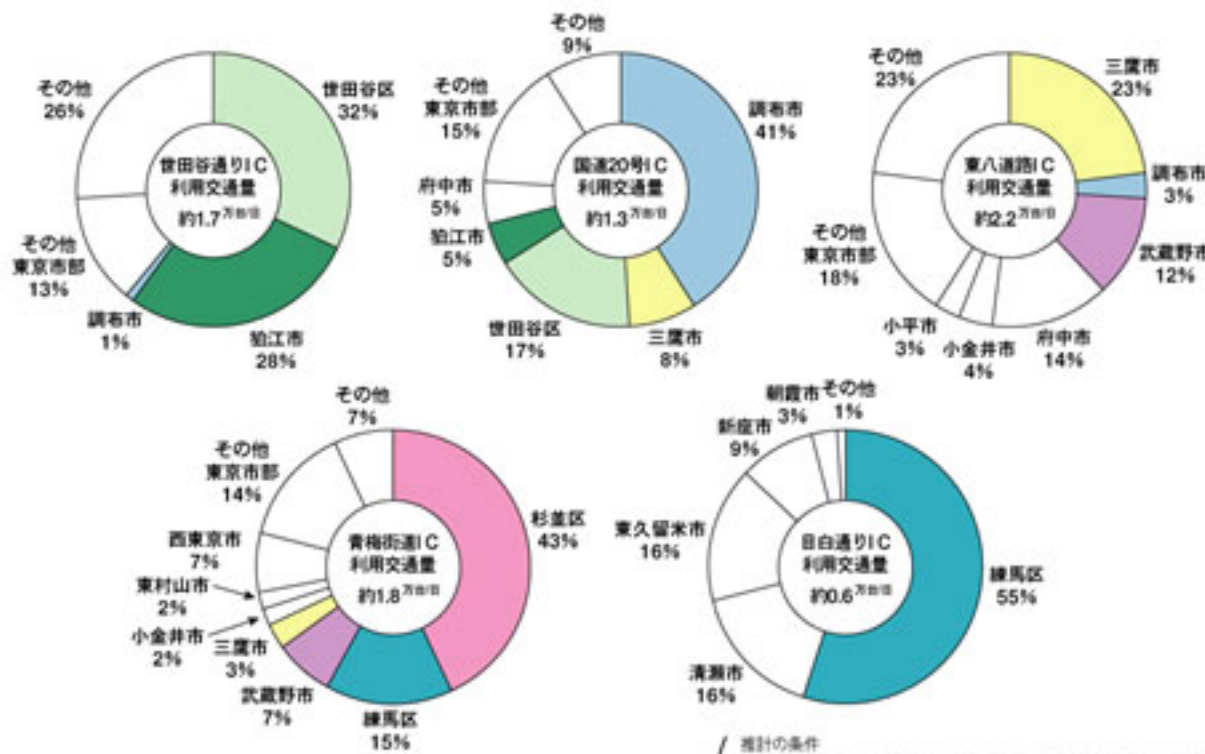
「インターチェンジについては、今後地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する」こととしています。  
インターチェンジを設置すると、インターチェンジを使うことができるようになることから

交通が分散され、周辺道路の交通量を減らす効果もあります。  
外環を利用する交通が周辺から集まり、交通集中による影響が生じる可能性があります。

このため、計画を決定する前に、インターチェンジを設置した場合の交通の変化等を提示し、その設置について、みなさんのご意見をお聴きしていきます。  
また、インターチェンジを設置することとなった場合には、交通状況の変化にともなう影響を把握し、必要に応じて、地元自治体と相談しながらインターチェンジへのアクセス道路やその周辺の道路整備等についても検討を行い、整備を実施・支援していきます。



インターチェンジがある場合、そのインターチェンジを利用する自動車の約6割は、沿線区市を目的地もしくはは到着地とする交通であると見込まれます。



推計の条件  
・将来の時点は平成42年を前提としている。(3環状、主な都計道完成を前提)  
・外環は、湾岸道路までの区間を前提としている。  
・5箇所ICを想定している。

## 東名以南について

外環は、湾岸道路まで接続することで環状道路としてのネットワーク効果が発揮されるものであり、東名以南も必要だと考えています。東名以南の計画については、東名までの区間が決定されれば、速やかに関係自治体や住民の意見を聞きながら事業化に向け努力します。なお、外環が一時的に東名で終点となった場合(東名以南無しの場合)でも、環八通りの瀬田交差点付近などの利用交通量は、現況と同程度と見込まれます。また、東名以南が整備されると、約1割程度の減少が見込まれます。

推計の条件  
・将来の時点は平成42年を前提としている。(3環状、主な都計道完成を前提)  
・ICは無しと想定している。

