

### 3. インターチェンジ・ジャンクション設置に関する問題点

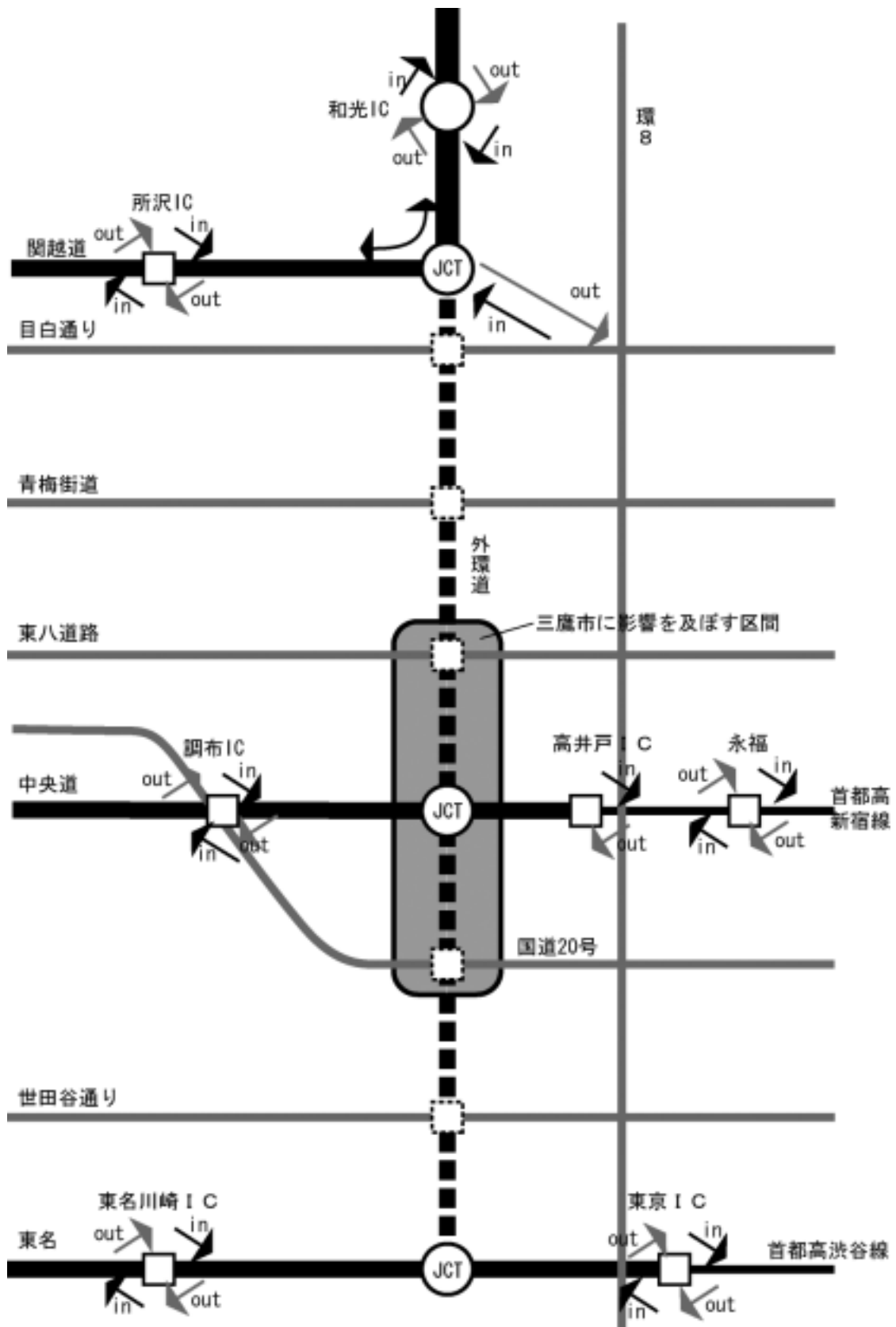
昭和41年に都市計画決定したインターチェンジについては、北から、目白通りIC、青梅街道IC、東八道路IC、甲州街道IC、世田谷通りICと5箇所の計画がありますが、地域の意向や交通状況を考慮し、それぞれどのように設置するか、設置の有無を含めて検討することとなっています。また、ジャンクションについては、外環が関越道、中央道、東名高速と交差する3箇所に設置することとなっています。市内には東八道路ICがあり、また国道20号ICは調布市ではありますが、本市へ及ぼす影響は大きいものになります。

東八道路IC設置による市内への交通面での影響ですが、東八道路には多くの交通が流入することとなります。これらの交通を処理するためには、東八道路の放射5号線への接続や周辺の都市計画道路を整備することが必要となります。また、国道20号ICが設置されない場合には、前述したように東八道路と国道20号線を結ぶ南北の幹線道路を検討することが必要です。

大気汚染・騒音・振動等の影響については、開削区間ができるだけ短くなるような工夫を行い、やむを得なく開削とする場合には、環境施設帯の設置、遮音壁の設置、沿道用途地域の見直し等の沿道環境対策を行うことが必要となります。

インターチェンジの設置パターンについて、平成17年1月に国土交通省及び東京都から「東京外かく環状道路（三鷹市～調布市の区間について）」という検討結果が出されました。この中で東八IC及び国道20号ICの検討案の比較が行われていますが、この他の案も含めていろいろなICの形態・パターン出しを行い、それぞれのについてシミュレーションを行いながら、影響予測を進めていくことが必要となります。

【周辺の I C の設置状況】



### 3.1 東京外かく環状道路（三鷹市～調布市の区間について：平成17年1月）における検討案

下記の4案が検討されています。

- |   |
|---|
| 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号線に東名・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         |

A案は、インターチェンジを設置しないので、交通や環境面などの地域への影響は最も小さくなりますが、外環道自体は地域を通過するだけの道路となり、地域へのメリットや利便性を享受することができなくなります。

B案は、東八道路と国道20号の両方にフルインターチェンジを設置する案です。インターチェンジへアクセスする利便性は最も優れている案ですが、その反面、東八道路や国道20号線などへの影響が大きく、また開削区間が最も長くなることから、玉川上水を分断するなど地上部への影響が大きくなります。

C案は、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をそれぞれハーフで設置して、セットで一つのインターチェンジとする考え方と言えます。東八道路の北側ではシールド区間となるため、B案に比べて開削区間が短くなり、地上部へ影響する区間は短くなります。交通面では、B案に比べIC交通量は少なくなります、東八道路の交通量はB案を若干上回ります。

D案は、国道20号にはインターチェンジを設置せずに、東八道路インターチェンジのみ設置されますが、玉川上水など東八道路北側への影響を回避するために、東八道路南側で東名方面、関越方面の両方向の流出入を処理する構造です。開削区間は中央ジャンクション部から東八道路までと影響は短い区間に抑えられますが、インターチェンジへの出入りが1カ所に集中するため、東八道路インターチェンジの利用交通量は最も多くなります。

※交通量推計の前提

- |  |
|--|
| ●将来交通量は平成42年時点を想定している。                       |
| ●東八道路インターチェンジ、国道20号インターチェンジからは、中央道に乗り入れできない。 |
| ●東八道路、調布保谷線等が供用されている。                        |

表 A～D案の比較表

		A案	B案	C案	D案
模式図					
I C 利用 交通量	東八道路 I C	なし	2.3 万台/日	1.7 万台/日	2.8 万台/日
	国道 20 号 I C	なし	1.7 万台/日	1.2 万台/日	
周辺道路 の交通量	東八道路	3.3 万台/日	3.6 万台/日	3.7 万台/日	3.9 万台/日
	国道 20 号	4.3 万台/日	5.3 万台/日	20 号 4.9 万台/日	4.5 万台/
利便性		既存のインターチェンジや他の区間のインターチェンジを利用することとなるため、利便性は向上しません。	関越方面、東名方面ともに大幅な時間短縮が望めます。	東名方面ともに大幅な時間短縮が望めます。関越方面へは、時間短縮が見込まれる地区があります。	関越方面、東名方面ともに大幅な時間短縮が望めます。
移転棟数		影響は比較案の中で最小（三鷹市内 240 棟）です。	影響は比較案の中で最大（三鷹市内 420 棟）です。	影響は比較案の中で 2 番目（三鷹市内 360 棟）です。	影響は比較案の中で 3 番目（三鷹市内 280 棟）です。
地域分断		開削区間が比較案中最短で影響は最小です。	開削区間が比較案の中で最長となり、影響は最大です。	開削区間が比較案の中で 2 番目の長さです。	開削区間が比較案の中で 3 番目の長さです。
地下水への影響		影響の可能性はジャンクション部分に限定されます。	20 号南側から東八道路北側区間にて影響の可能性がります。	20 号南側から東八道路の区間にて影響の可能性がります。	ジャンクション部から東八道路の区間にて影響の可能性がります。
玉川上水への影響		シールド区間となるため開削工法より影響は軽減できます。	開削区間となり、玉川上水を分断する可能性があります。	シールド区間となるため開削工法より影響は軽減できます。	シールド区間となるため開削工法より影響は軽減できます。
振動・騒音・大気質		ジャンクション部分に限定されます。	ジャンクション部の他、20号及び東八道路の I C 出入り口付近において、影響が生じる可能性があります。	ジャンクション部の他、20号北側及び東八南側道路の I C 出入り口付近において、影響が生じる可能性があります。	ジャンクション部の他、東八道路南側の I C 出入り口付近において、影響が生じる可能性があります。
換気所		ジャンクション部に 2 基設置されます。	ジャンクション部に 2 基と東八道路北側に 1 基、20 号南側に 1 基が必要となります。	ジャンクション部に 2 基設置されます。	ジャンクション部に 2 基設置されます。
事業費		インターチェンジ設置費用は要しません。	I C を設置しない場合と比べて、約 3000 億円の追加費用を要します。	I C を設置しない場合と比べて、約 700 億円の追加費用を要します。	I C を設置しない場合と比べて、約 300 億円の追加費用を要します。

資料：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）：平成 17 年 1 月

### 3.2 その他のインターチェンジ・ジャンクション設置案

平成17年1月に国土交通省及び東京都が公表した「東京外かく環状道路（三鷹市～調布市の区間について）」に示す案以外にも、下記のようなIC、JCTの設置形態が考えられます。しかし、具体的な構造はどのようなのか、交通量はどのように変化するのか、地域への影響はどの程度なのか等については、設計レベルの検討を行う必要があります。

#### (1) 中央道へ接続するIC設置案

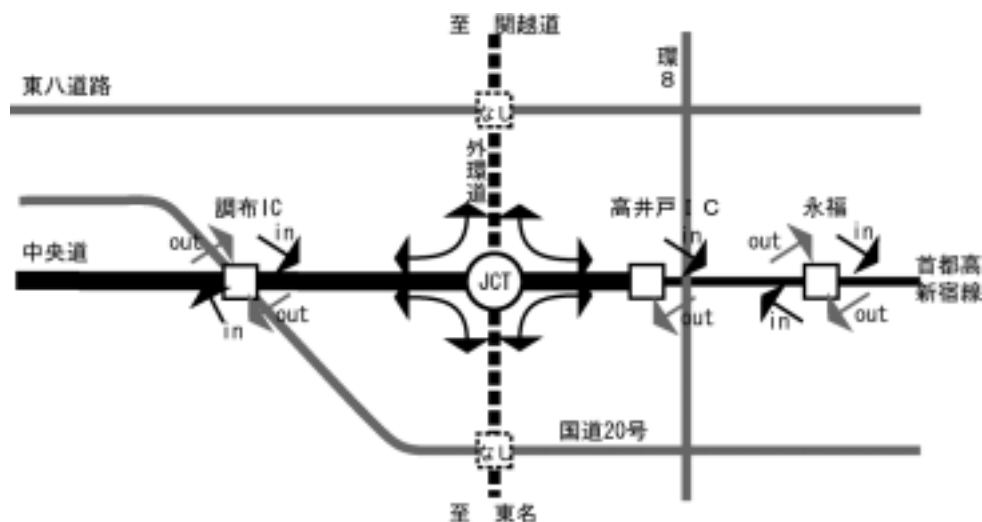
「東京外かく環状道路（三鷹市～調布市の区間について）」で検討されている案は、東八道路IC及び国道20号ICからは、中央JCTを経由して中央道に出入りできない構造となっています。そのため、東八道路から中央高速を利用する場合は、調布ICあるいは首都高速の永福IC（高井戸はハーフインター）を利用することになります。

一方、A～D案のそれぞれについて、東八IC・国道20号ICから中央道に出入り可能な案も構造的に考えられます。この場合は、東八道路から直接中央道に出入りすることが可能となり交通利便性は向上しますが、東八道路IC交差点の交通負荷が大きくなるとともに、中央JCTの道路構造物も巨大となり、インターチェンジやランプ部分の幅員を拡大するなどにより、地域への影響は大きくなることが予想されます。

#### (2) 中央道調布IC、高井戸ICを利用して外環に出入りする案（東八道路IC、国道20号ICを設置せず）

IC設置による地域への影響を回避するため、東八道路や国道20号にICを設置せずに、中央道の調布ICを利用して外環道に出入りする案が考えられます。現在、高井戸ICからは中央道方面に入れませんが、中央道から出ることもできないため、都心側のICは首都高新宿線の永福ICを利用することとなります。

この場合、三鷹市への影響は小さくなりますが、国道20号線への交通量増大や、中央道や首都高速への影響の可能性があり、調布市側に大きな影響を及ぼすことが想定されます。



### (3) 地下ジャンクション案

これは、中央道と外環を結ぶランプを高架ではなく地下へ潜らせて、地下ジャンクションとする案です。ジャンクションの巨大構造物が地上に出ないため、地域への土地利用や景観的な影響を小さくすることができます。

しかし、そのためには中央道を立体的な構造にし、ジャンクションを地下化するための開削工事に巨額の事業費を要すると考えられます。