

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。)