

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、東八道路や国道20号では、外環を整備しない場合と大きな変化は見られません。(なお、東八道路の交通量は、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号の交通量は、4案の中で最大と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。
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。 調布市の鶴ヶ丘において、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。 閉削ボックス(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、具体的な代替策を検討し、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～仙川付近及び、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、具体的な代替策を検討し、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～仙川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、具体的な代替策を検討し、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、具体的な代替策を検討し、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。 沿線環境に配慮するため、必要に応じて保全対策を実施します。 	<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。 沿線環境に配慮するため、必要に応じて保全対策を実施します。 	<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。 沿線環境に配慮するため、必要に応じて保全対策を実施します。 	<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。 沿線環境に配慮するため、必要に応じて保全対策を実施します。
	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(掘削等)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。 地下水への影響が予測される場合には、適切な対策工法を実施します。 	<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(掘削等)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。 地下水への影響が予測される場合には、適切な対策工法を実施します。 	<ul style="list-style-type: none"> 国道20号から東八道路の区間では、工事(掘削等)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。 地下水への影響が予測される場合には、適切な対策工法を実施します。 	<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。 地下水への影響が予測される場合には、適切な対策工法を実施します。
	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気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気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気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気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。	

※沿線環境に配慮するための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。