



別表 比較評価

	東八道路 I C 設置	東八道路 I C + 国道 20 号 I C 設置
		
<p>道路交通への効果と影響</p>	<p>東八道路の交通量は増加 (現況 2.2 4.2 万台) するが、交通容量には余裕あり</p> <p>国道 20 号の交通量は、減少 (現況 4.7 4.4 万台) し、混雑の緩和が見込まれる。</p>	<p>東八道路の交通量は東八道路 I C のみ設置に比べ減少 (4.2 4.0 万台) する。</p> <p>国道 20 号の交通量は東八道路 I C のみ設置の場合や現況と比べ増加 (現況 4.7 5.4 万台) し、混雑の悪化が見込まれる。</p>
<p>利便性の向上</p>	<p>三鷹市の広範囲で最寄り I C までのアクセス時間が短縮 (三鷹市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>10 分圏域が大幅に拡大 (人口の 1 割未満 6 割)</li> <li>20 分圏域は三鷹市全域に拡大</li> </ul> <p>(調布市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>10 分圏域が拡大 (7 割弱 7 割強)</li> </ul> <p>三鷹市・調布市全域において大幅な時間短縮効果が見られる (三鷹市役所・調布市役所から)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東名方面 (横浜町田) 現況 70 分 35 分</li> <li>埼玉方面 (新都心) 現況 75 分 40 分</li> </ul>	<p>調布市東部地域において最寄り I C までのアクセス時間が短縮 (三鷹市) 東八道路 I C 設置に比べ変化なし</p> <p>(調布市) 10 分圏域が拡大 (7 割強 8 割)</p> <p>調布市東部地域において一定程度の利便性向上が見込まれるが、東八道路 I C 設置に比べ、さらなる短縮効果は小さい</p>
<p>生活への影響</p>	<p>移転棟数は、インターなしに比べ、約 50 棟増加 (三鷹市)</p> <p>開削工事区間がインターなしに比べ、約 600m 増加</p>	<p>移転棟数は、東八道路 I C 設置する場合からさらに約 270 棟増加 (三鷹市約 140 棟、調布市約 130 棟)</p> <p>開削工事区間は、東八道路 I C 設置する場合よりさらに約 1800m 増加</p>

<p>周辺環境への影響</p>	<p>東八道路周辺では騒音 / 振動 / 大気 / 地下水 / 景観について、影響が生じる可能性がある</p> <p>換気所の設置数は I C なしと変わらず (中央道との JCT 部 2 箇所)</p> <p>環境影響評価を行い必要な対策を実施</p>	<p>東八道路周辺および国道 20 号周辺ともに騒音 / 振動 / 大気 / 地下水 / 景観について、影響が生じる可能性がある</p> <p>換気所の設置が 2 箇所追加される (中央道との JCT 部に加え、東八道路北側 1 箇所、国道 20 号南側 1 箇所)</p> <p>環境影響評価を行い必要な対策を実施</p>
<p>経済性 (事業費)</p>	<p>約 400 億円 ( I C なしとの比較 )</p>	<p>約 3000 億円 ( I C なしとの比較 )</p>

東八道路 I C 形式 : 東八道路 I C 設置の場合は U ターン型、両インター設置の場合はダイヤモンド型

**参考 東八道路 I C の中央道とのアクセスの有無**

	中央道アクセス「なし」	中央道アクセス「あり」
地元の意向		中央道へのアクセスが必要との要望あり
道路交通への効果と影響	I C 利用交通量 2.8 万台 / 日 東八道路交通量 3.9 万台 / 日	アクセス「なし」に比べ I C 利用交通量は 9,000 台程度、 東八道路交通量は 3,000 台程度増加するが交通容量には余裕がある。
利便性	埼玉方面、東名方面は利便性が大幅に向上	さらに、八王子方面、都心方面の利便性が向上 (三鷹市役所から都心方面) 約 85 分 (アクセスなし) 約 60 分 (アクセスあり)
生活への影響 (移転棟数)	インターなしに比べ 約 40 棟増加 (三鷹市)	アクセス「なし」に比べ 約 10 棟増加 (三鷹市)
経済性 (事業費)	約 300 億円 (I C なしとの比較)	中央道アクセス「なし」に比べ 約 100 億円の増加

東八道路 I C の形式は U ターン型

**参考 東八道路 I C の形式比較**

	U ターン案 (東八道路南側で J C T 部を活用して東名・関越方面の出入り口を設ける構造)	ダイヤモンド案 (東八道路北側に関越方面、南側に東名方面の出入り口を設ける構造)
構造	ジャンクションと一体構造で分岐・合流が増えるが、道路構造令等の基準は満足	U ターン型に比べ構造は単純
生活への影響	インターなしに比べ 移転棟数約 50 棟増加 (三鷹市) 開削延長 + 約 600m (東八道路南側)	U ターン型に比べ 移転棟数約 70 棟増加 (三鷹市約 60 棟、世田谷区約 10 棟) 開削延長 + 約 400m (東八道路北側)
周辺環境への影響 (換気所)	追加の設置はない (J C T 部の換気所と共用可能)	J C T 部に加え、玉川上水付近に 1 箇所追加で設置される
経済性 (事業費)	約 400 億円 (I C なしとの比較)	約 1,200 億円 (I C なしとの比較)

いずれも中央道アクセス「あり」を前提