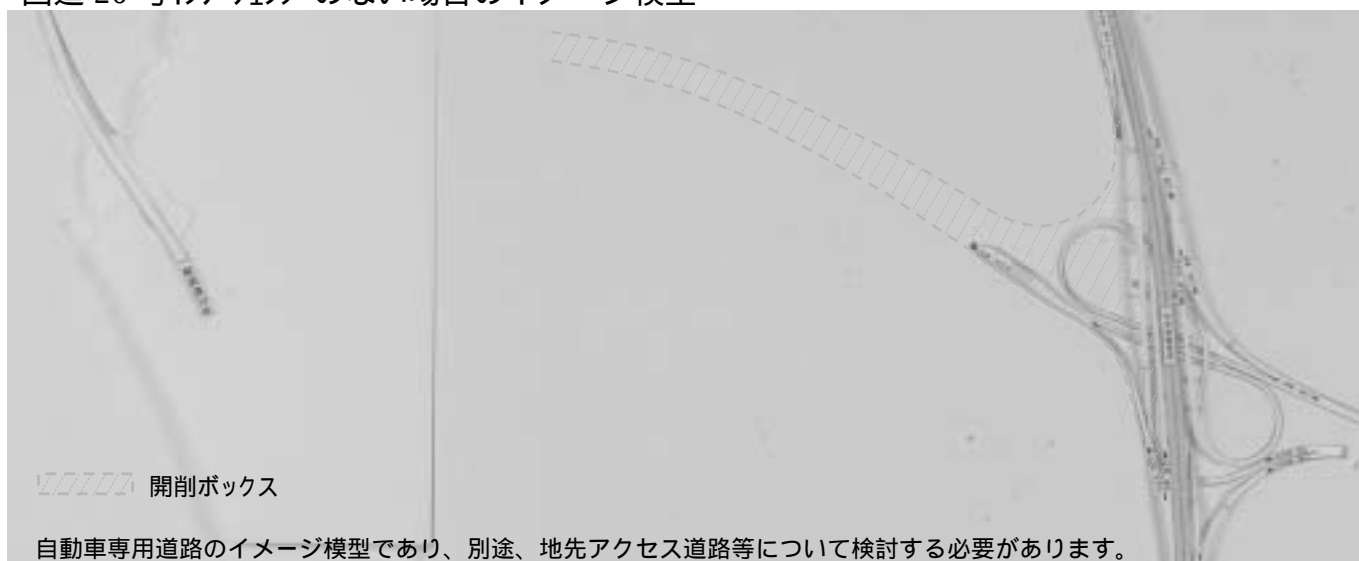


【地域分断】インターチェンジがある場合、国道 20 号近傍で工事中及び完成後に地域分断が新たに生じる可能性があります。ジャンクション一体型とした場合、インターチェンジがある場合よりも地域分断が軽減されると考えられます。

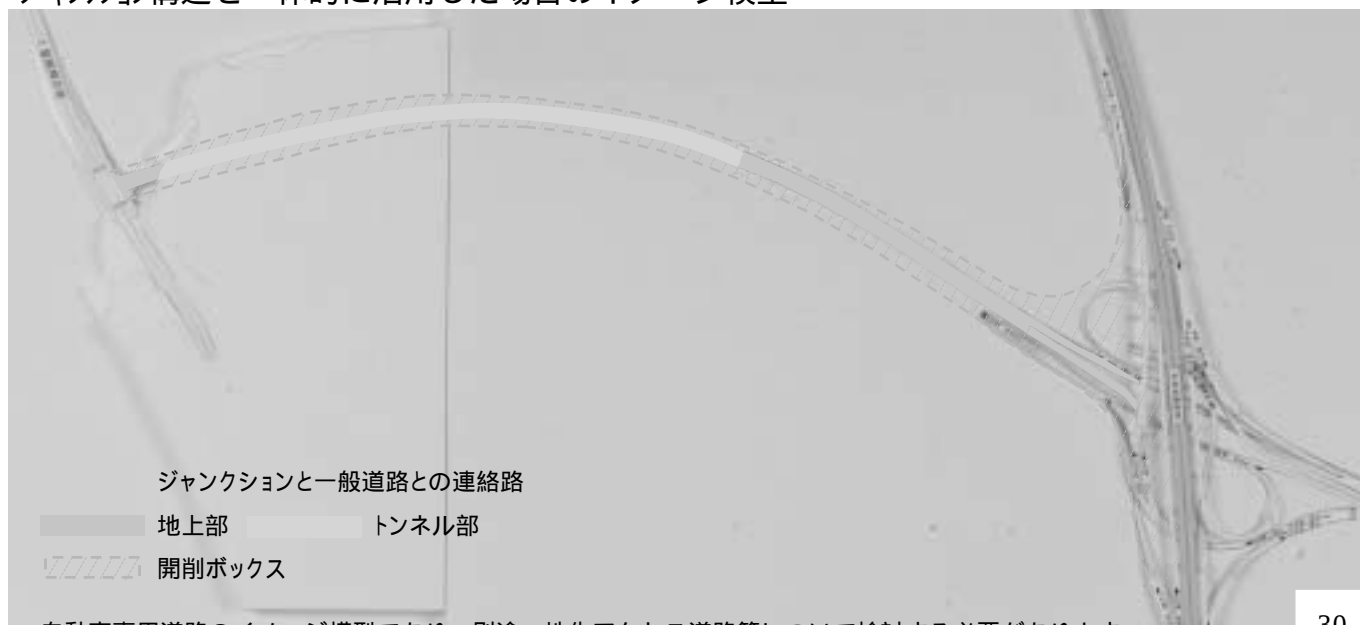
国道 20 号インターチェンジのない場合のイメージ模型



国道 20 号インターチェンジがある場合のイメージ模型



ジャンクション構造を一体的に活用した場合のイメージ模型

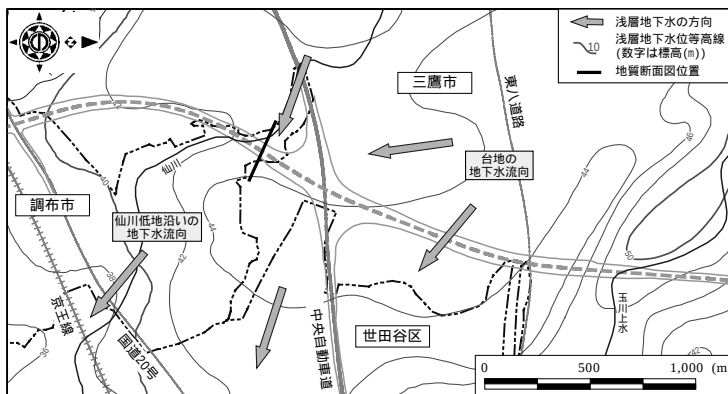


3．環境への影響について

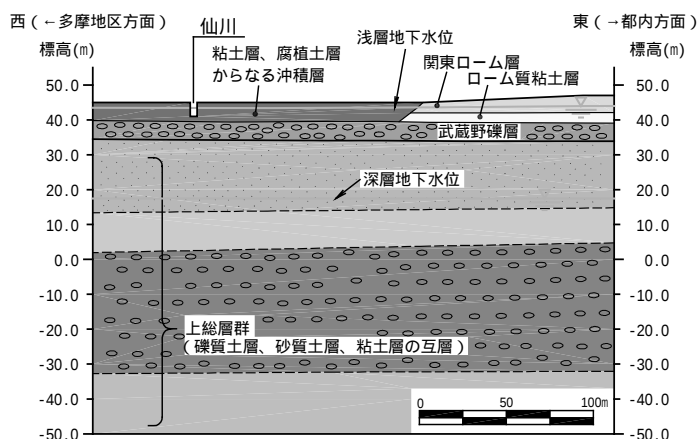
【地下水】インターチェンジがある場合、国道 20 号付近の開削工事によって、地下水の流れに新たな影響を与える可能性があります。

< 国道 20 号周辺の地質と地下水の状況 >

地表から約 5mにある武蔵野礫層中の浅層地下水の流向は、北西から南東方向に流れていると考えられます。仙川沿いの低地では、武蔵野台地あるいは仙川上流より地下水が流れてきており、仙川の下流に向かって流れていると考えられます。



開削工法は、工事中及び完成後の両方において、地下水の流れに影響が生じる可能性があります。地下水面が低下すると、近辺の自然や建物に影響を与える可能性がありますので、安定した地下水面を維持する必要があります。このため、上流側と下流側を接続するなど地下水の流れを確保し、周辺地域に与える影響を最小限にする必要があります。



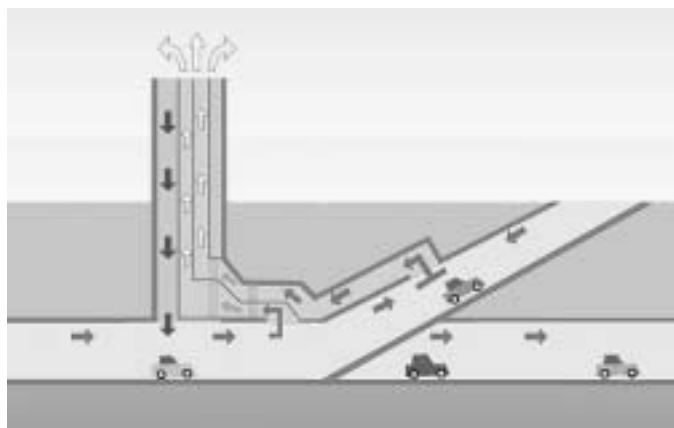
開削工事事例（首都高埼玉新都心線）



【換気所】インターチェンジがある場合、換気所は中央道ジャンクション設置によって必要となる換気所からの距離が長いので、新たな換気所の設置が必要となる可能性があります。

トンネル出口からガス漏れ出しを防ぐため、一般的にインターチェンジでは換気所が必要となるので、国道20号インターチェンジがある場合には新たな換気所の設置が必要となる可能性があります。

換気所のイメージ



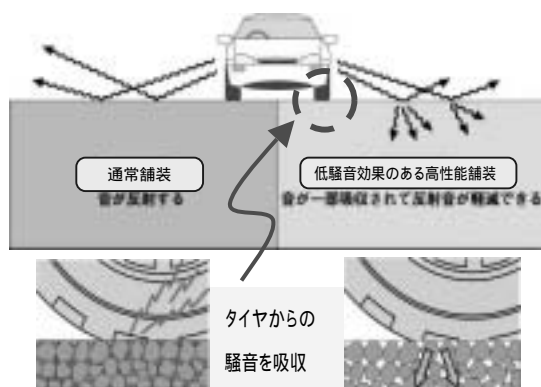
【排出ガス・騒音・振動】

インターチェンジがある場合、地上への連絡路での排出ガス・騒音・振動は、遮音壁などで軽減する必要があります。

インターチェンジからの出入口のイメージ



低騒音効果のある高性能舗装



遮音壁（外環 和光地区）



トンネル内の吸音処理



4 . 意見

(1) P I 外環沿線協議会

- ・ジャンクション周辺に併設してインターチェンジをつくるのであれば、例えば、世田谷三鷹線などを使いながら、できるだけ地元被害を及ぼさない形で検討してもらいたい。
- ・中央道の中でインターチェンジに入れるような構造、または技術的なことについて検討していただきたい。

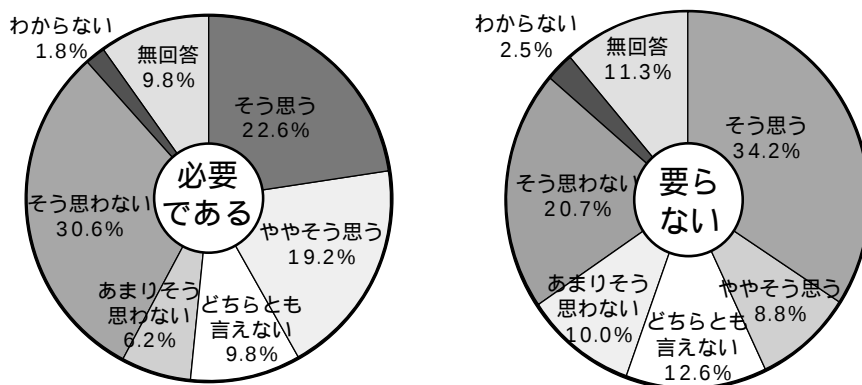
(2) 沿線アンケート結果

問・高架構造から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。ア、イの意見それぞれについて、1つずつ○をつけて下さい。

ア．効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である

イ．影響（デメリット）を考慮して、インターチェンジは要らない

国道20号インターチェンジを最寄りとした682人の結果



調査名：東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する沿線地域アンケート調査

実施期間：平成15年1月18日～1月31日

調査対象：外環道路の沿線（都市計画区域内及び都市計画区域界から片側50m幅）にお住まいの全ての世帯（事業所）

回収数：全体で4,652人より有効回収された（有効回収率26.9%）

(3) 住民



国道20号線インターチェンジは、小学校、住宅地等への騒音、公害等環境破壊の恐れ大。反対。

（調布市在住の方々からはがきで頂いたご意見）



インターチェンジ、換気塔の建設が地域の環境にどのような影響を与えるのかしっかりした数値を環境アセスメントによって出すこと。（調布市在住の方からオープンハウスで頂いたご意見）



要所要所にインターチェンジを設けなければ利用価値は半減する。地域の利便性のない外環は要らないことになる。（三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見）