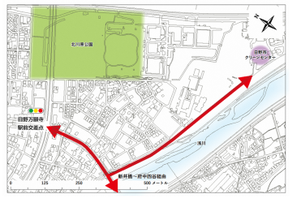
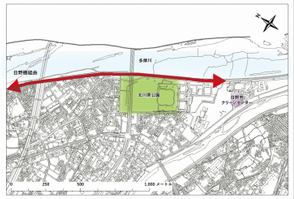
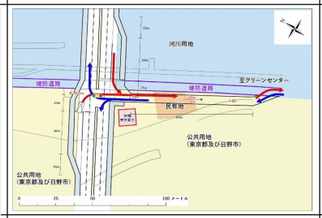
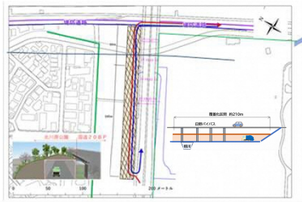
■解消策比較表（案）（※現段階での検討・選定方法のイメージです）

参考資料2

		公園外に搬入路設置										公園内に搬入路残置			
		①浅川ルートへ変更		②多摩川ルートへ変更		③ジャンクション設置		④パッカー車エレベーター設置		⑤信号+スロープ設置		⑥公園内兼用工作物の設置（覆蓋化）		⑦公園内兼用工作物の設置（アンダーパス化）	
イメージ略図															
概要		現在、日野市の資源物・不燃物のルートとして使用している浅川堤防ルートに統合する （新井橋交差点～クリーンセンター）L=約７６０ｍ		日野橋から多摩川沿いの生活道路を使用する （日野橋～クリーンセンター）L=約２３００ｍ ※（日野橋～北川原公園）L＝約１４００ｍ		国道２０号バイパス橋梁部から堤防道路へ接続するジャンクションを設置する		国道２０号バイパス橋梁部から堤防道路または公園内搬入路へ接続する大型車両用エレベーターを設置する		国道２０号バイパス橋梁部から堤防道路へ接続するスロープを設置し、交通制御のための信号を設置する		搬入路の覆蓋化を行い、上部利用により公園機能を充実させ、公園兼用工作物として整備する		搬入路の下を通るようにアンダーパスを通し、上部は公園として整備	
評価指標	法律	都市計画法	違法状態は解消される	都市計画法	違法状態は解消される	都市計画法	違法状態が残る（ジャンクション部が公園として使用できないため） ジャンクションについて新たに都市計画決定する可能性あり	都市計画法	一部違法状態が残る（公園内搬入路への接続は道路形状が残り、かつ拡幅部に橋脚、エレベーターを設置する必要があるため）	都市計画法	一部違法状態が残る （公園内搬入路に拡幅部の橋脚を設置する必要があるため）	都市計画法	一部違法状態は解消されず別のルートが必要 兼用工作物として認知されるだけの公園機能充実ができるか	都市計画法	一部違法状態は解消されず、別のルートが必要 勾配すりつけ部は道路形状が残り、兼用工作物の部分が少ない
		公園・河川・道路	問題なし	公園・河川・道路	問題なし	公園・河川・道路	抵触する可能性あり (一部既存道路との接続部分で、公園の上部及び河川用地の占用が発生/河川区域、河川保全区域の新規構造物設置に条件あり)	公園・河川・道路	抵触する可能性あり (一部既存道路との接続部分及びエレベータ部分で、公園の上部及び河川用地の占用が発生/河川区域、河川保全区域に新規構造物あり)	公園・河川・道路	抵触する可能性あり (堤防ルート接続では公園の上部占用が発生する/河川区域、河川保全区域に新規構造物あり)	公園・河川・道路	河川保全区域に新規構造物あり	公園・河川・道路	問題なし
	解消までの期間	関係機関協議	なし	関係機関協議	なし	関係機関協議	最短2年 (相武国道及び京浜河川事務所)	関係機関協議	最短2年 (相武国道及び京浜河川事務所)	関係機関協議	最短2年 (相武国道事務所及び警察)	関係機関協議	最短2年 (相武国道及び京浜河川事務所)	関係機関協議	最短2年 (相武国道及び京浜河川事務所)
		設計施工	なし	設計施工	なし	設計施工	5～7年(立体交差設計)	設計施工	2～3年(橋梁改修とEV棟設計)	設計施工	2～3年(橋梁改修と信号設置設計)	設計施工	1～2年(被覆化設計)	設計施工	2～3年(アンダーパス化)
		除却	最低6か月	除却	最低6か月	除却	最低6か月	除却	最低6か月	除却	最低6か月	除却	最低6か月	除却	最低6か月
		合計	最低6か月	合計	最低6か月	合計	10年	合計	6年	合計	6年	合計	5年	合計	6年
	周辺への影響	施工中のう回路	なし	施工中のう回路	なし	施工中のう回路	必要（3～5年）	施工中のう回路	必要（1～2年）	施工中のう回路	必要（1～2年）	施工中のう回路	必要（～1年）	施工中のう回路	必要（1～2年）
		ルート変更後	浅川堤防ルートの交通量の増 都道の渋滞への影響	ルート変更後	多摩川堤防ルートの交通量の増 接道住民や歩行者の安全性 騒音・振動・悪臭など	ルート変更後	生活環境は現状と変わらない 公園・グランドの一部使用不可 20号バイパスの構造と交通に影響あり	ルート変更後	現状の周辺環境に変化なし 20号バイパスの交通に影響あり （事故・渋滞）	ルート変更後	生活環境は現状と変わらない グランドの一部使用不可 20号バイパスの交通に影響あり （事故・渋滞）	ルート変更後	別ルートによる影響あり	ルート変更後	別のルートによる影響あり
	構造的難易度	問題なし （堤防道路の改修など）		問題なし （堤防道路の改修など）		規模大きく、難易度高い 除却は比較的困難		難易度高い（日野バイパスの拡幅必要） 定期的なメンテナンスが必要（故障によるリスクあり） 除却は比較的困難		スロープ部が根川に当たる 民有地の用地取得 除却は比較的困難		難易度は比較的低い 除却は比較的容易		根川を下越しし堤防道路とすりつける縦断計画は困難 搬入路も急こう配になる 除却は困難	
	コスト	設計施工	6千万円	設計施工	22千万円	設計施工	20～25億円(国交省スマートIC整備資料の平均的な整備費用から想定)	設計施工	約19億円	設計施工	約20億円（※類似工事より）	設計施工	約13億円 (※類似工事より算出)	設計施工	約７億円 (※類似工事より算出)
		維持管理	6千万円（補修1回/25年間）	維持管理	22千万円（補修1回/25年間）	維持管理	●千万円（●千万円✕15年間）	維持管理	●千万円（●千万円✕19年間）	維持管理	●千万円（●千万円✕19年間）	維持管理	●千万円（●千万円✕20年間）	維持管理	●千万円（●千万円✕19年間）
		撤去	なし	撤去	なし	撤去	●億円	撤去	●千万円	撤去	●千万円	撤去	●千万円	撤去	●千万円
		合計	1.2億円（25年間）	合計	4.4億円（25年間）	合計	20～25億円（15年間）	合計	約19億円（19年間）●千万/年	合計	約20億円（19年間）●千万/年	合計	約13億円（20年間）●千万/年	合計	約7億円（19年間）●千万/年
評価指標の総括		・違法状態解消の早期解決が見込まれる ・周辺の環境保全に影響が出る（交通量の増） （都　　道）歩行者の安全性・渋滞 （堤防道路）歩行者の安全性、騒音・悪臭等		・違法状態解消の早期解決が見込まれる ・周辺の環境保全に影響が出る（交通量の増） （堤防道路）接道住民や安全性、騒音・振動・悪臭等		・公園として使用できない箇所があり違法状態が残る ・協議が整ったとしても、完成まで長期化、経済的負担も大きい ・違法状態の長期化 ・相武国道及び京浜河川両事務所の理解が得られるか不透明		・一部違法状態が残る ・協議が整ったとしても、完成まで長期化、経済的負担も大きい ・違法状態の長期化 ・EVの定期的なメンテナンスが必要で故障によるリスクあり ・相武国道及び京浜河川両事務所の理解が得られるか不透明		・一部違法状態が残る ・協議が整ったとしても、完成まで長期化、経済的負担も大きい ・違法状態の長期化 ・相武国道事務所の理解が得られるか不透明		・単独では違法状態は解消されない（別ルートが必要） ・違法状態の長期化 ・違法状態解消として認められるか不透明 ・上部利用に伴い公園機能が回復されるか		・大部分が公園機能を満たさず、かつ単独では違法状態は解消されない（別ルートが必要） ・違法状態の長期化	
評価基準	早期の違法状態解消の可否	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	地元に新たな紛争を招かないか	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	豊かな環境づくりに資するか	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	30年後の施設移転を考慮した合理的なものか	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	財政的に過度な負担かどうか	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	誰でも遊べ集える公園づくりを妨げないか	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント