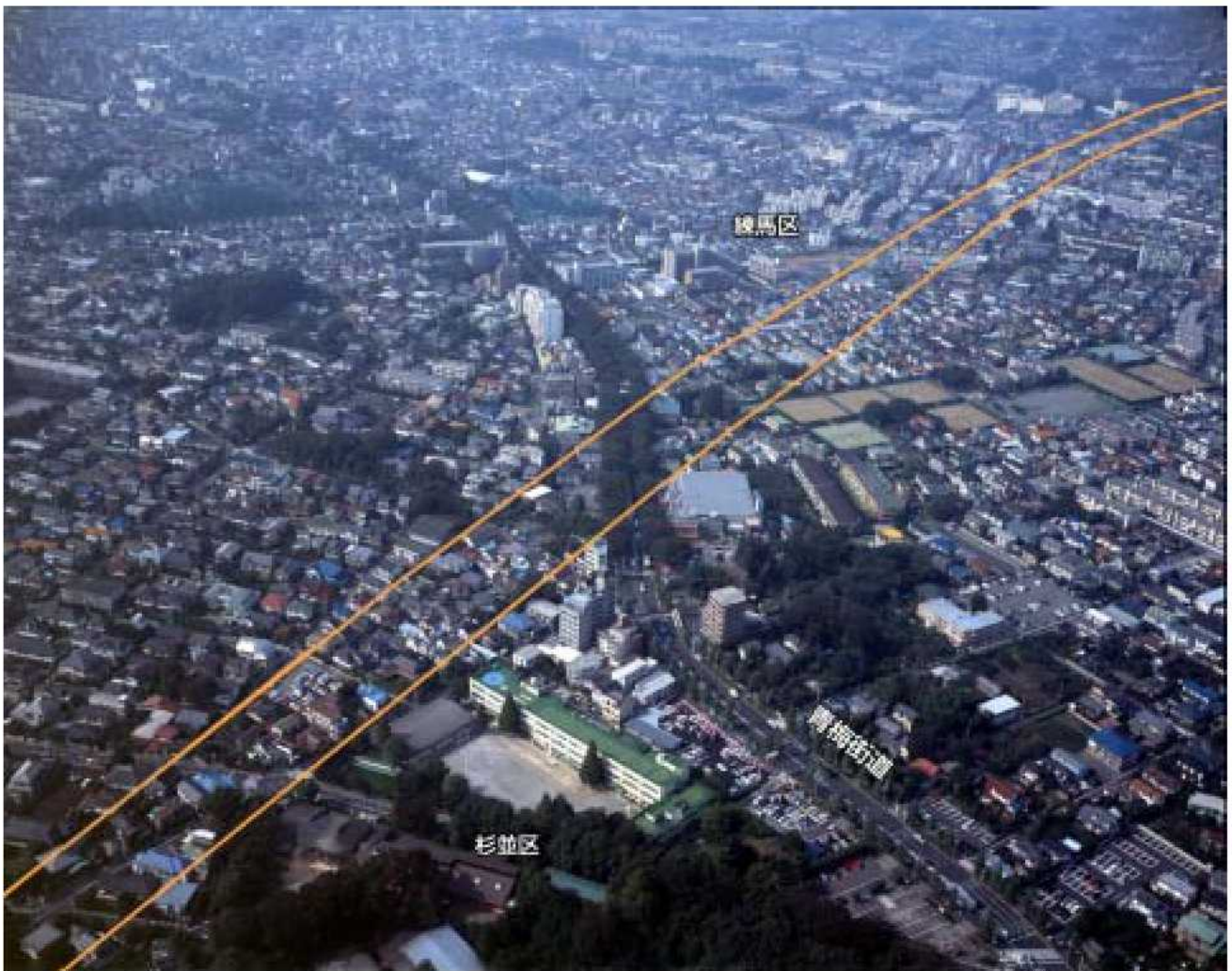


青梅街道インターチェンジ について

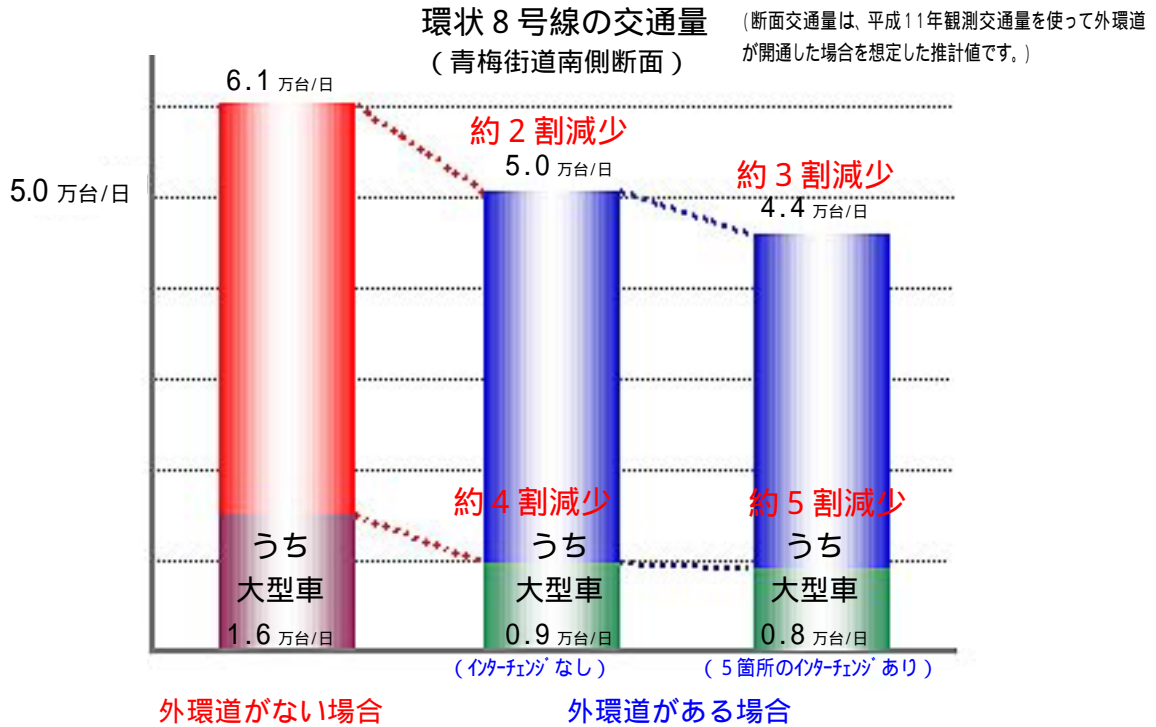


— は、昭和 41 年に決定された都市計画線の目安です。

1. 交通について

【環 8 交通量の変化】

外環道の開通で環 8 の交通量は約 2 割減少します。加えてインターチェンジがある場合、さらに約 1 割減少します。大型車は約 4 割減少します。加えてインターチェンジがある場合、さらに約 1 割減少します。



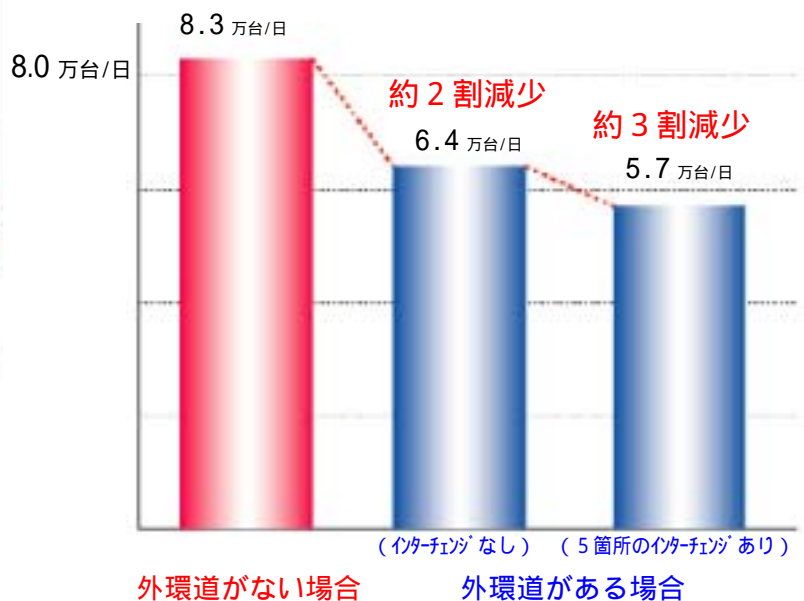
【大泉・練馬インターチェンジの交通量の変化】

外環道の開通で大泉・練馬インターチェンジの出入交通量は約 2 割減少します。加えてインターチェンジがある場合、さらに約 1 割減少します。



大泉・練馬インターチェンジの出入交通量

(出入交通量は、平成 11 年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。)



【インターチェンジの利用交通量】

1 日約 1.8 万台の利用が見込まれます。(この1.8万台は、青梅街道で上り下り方向に分かれると考えられます。)

5 箇所のインターチェンジがある場合



青梅街道（関町南付近）



青梅街道インターチェンジ だけがある場合



注) 利用交通量は、平成11年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。

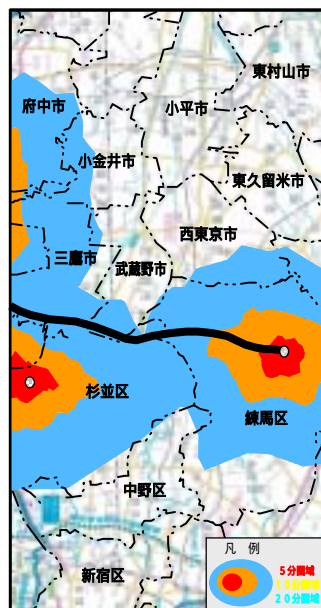
【最寄りのインターチェンジ までのアクセス時間圏域】

青梅インターチェンジ がある場合、最寄りのインターチェンジ へのアクセス時間は以下の通りです。

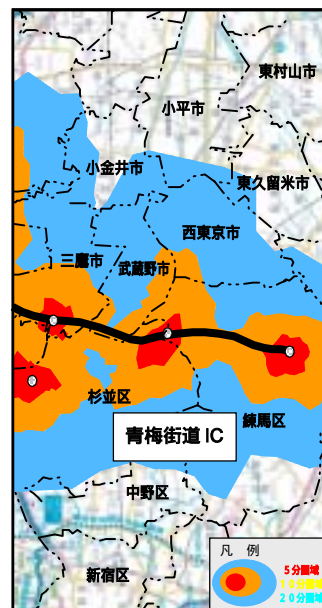
西東京市、武蔵野市のほぼ全域が5分の時間短縮となります。

杉並区の西部、三鷹市の東部が5分～10分の時間短縮となります。

インターチェンジ がない場合



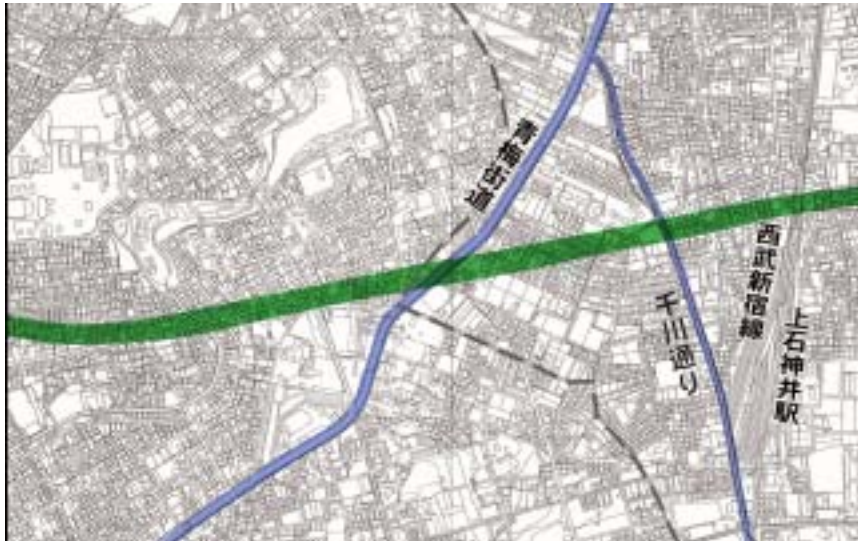
インターチェンジ がある場合



2. 生活への影響について

【移転】インターチェンジがある場合、最大約410棟の新たな移転が必要となります。なお、整備には約1000億円の追加費用を要します。

青梅街道インターチェンジがない場合



開削ボックス区間：なし

凡例	
	開削ボックス
	開削ボックス(埋め戻し部)
	シールドトンネル

(注)・建物数は、現在の都市計画のアクセス位置・方向と同じ等と想定した地下構造の場合の建物数を都市計画図を用いて数えたものです。
・地上部街路による影響は含まれておりません。

青梅街道インターチェンジがある場合



開削ボックス区間：約410棟
整備に約1000億円の追加費用

凡例	
	開削ボックス
	開削ボックス(埋め戻し部)
	シールドトンネル

(注)・建物数は、現在の都市計画のアクセス位置・方向と同じ等と想定した地下構造の場合の建物数を都市計画図を用いて数えたものです。
・地上部街路による影響は含まれておりません。

【地域分断】インターチェンジがある場合、地上から掘り下げる開削工法により工事中及び完成後に地域分断の可能性があります。

青梅街道インターチェンジがある場合のイメージ模型



自動車専用道路のイメージ模型であり、別途、地先アクセス道路等について検討する必要があります。

開削工事事例（首都高埼玉新都心線）



地下出入口の例

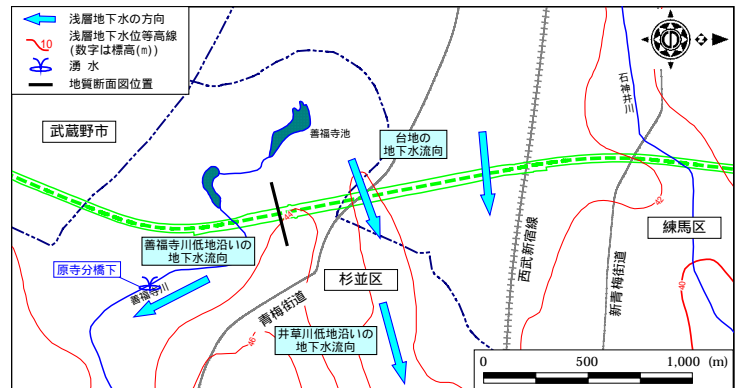


3 . 環境への影響について

【地下水】インターチェンジがある場合、地上から掘り下げる開削工法によって、地下水の流れに影響を与える可能性があります。

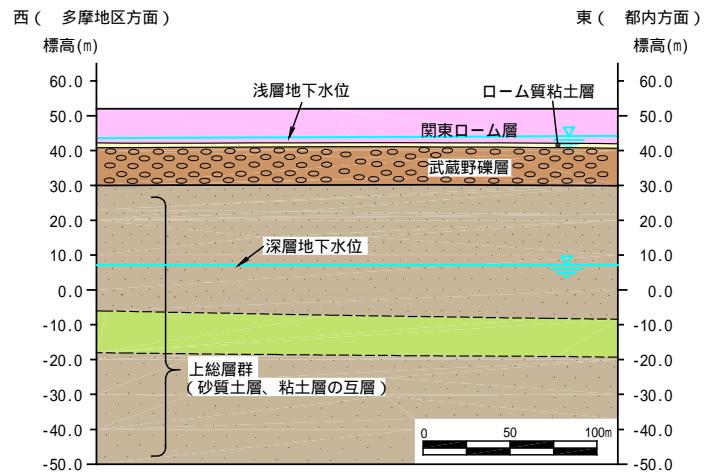
< 青梅街道周辺の地質と地下水の状況 >

地表から約 10mにある武蔵野礫層中の浅層地下水の流向は、西から東方向に流れていると考えられます。善福寺川沿いの低地では善福寺池や武蔵野台地から地下水が流れてきており、善福寺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。



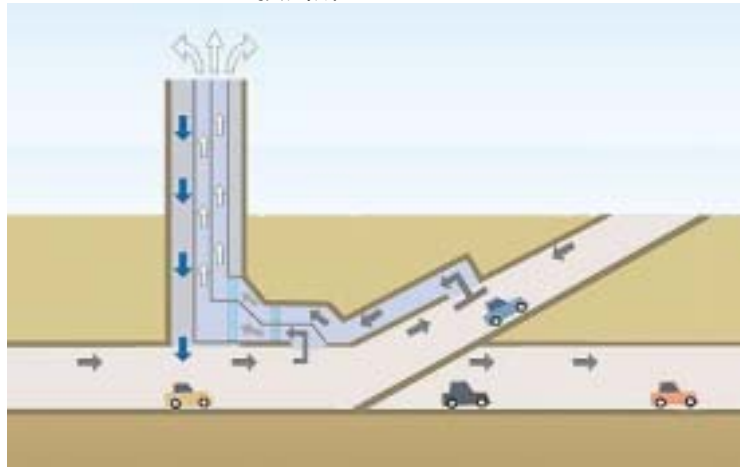
開削工事事例 (首都高埼玉新都心線)



【換気所】インターチェンジがある場合、換気所の設置が新たに必要となります。

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、青梅街道インターチェンジがある場合には換気所を設置する必要があります。

換気所のイメージ



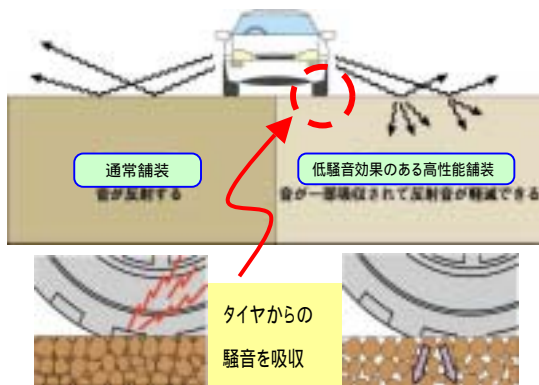
【排出ガス・騒音・振動】

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



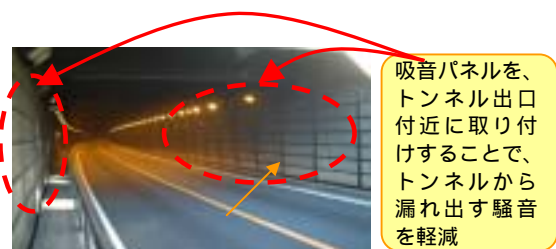
低騒音効果のある高性能舗装



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

- ・青梅街道にインターチェンジが出来ると換気所も必要になり、立ち退きが増えるので絶対反対。
- ・大深度法が適用されれば今まで地域で議論されてきたことが水泡に帰してしまう。まちをおこすということではインターチェンジが必要な地域もある。

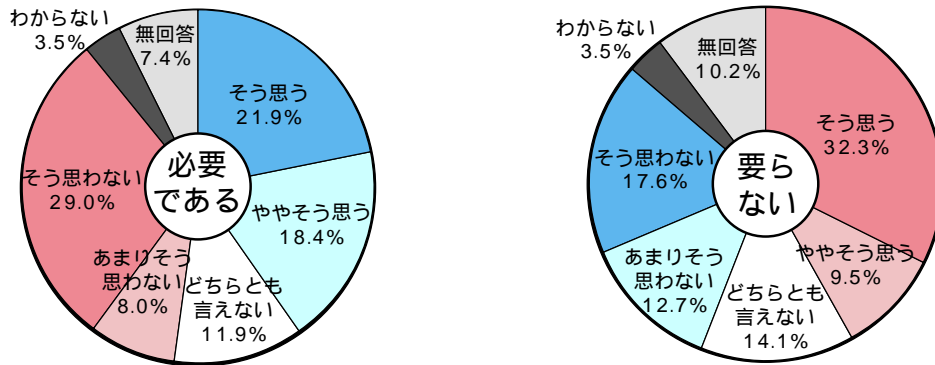
(2) 沿線アンケート結果

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

青梅街道インターチェンジを最寄りとした1,357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



私たちは、東京外かく環状道路に、「青梅街道インターチェンジ」を設置し、あわせて地上道路を併設する建設計画に対しては、大気汚染・騒音・振動などの公害がより深刻になり、地域住民の居住環境や健康に与える影響が著しく悪化すること必至なので、反対致します。

（練馬区在住の方々から要望書で頂いたご意見）



青梅街道インターチェンジ計画に反対。青梅街道インターチェンジ計画周辺には、桃井第四小学校、八幡幼稚園、善福寺北児童館、井荻小学校、荻窪中学校、井草中学校、善福寺児童館、井荻保育園、善福寺保育園などがあり、子どもの施設が集中しています。また、仮に大深度地下方式になったとしても、南北それぞれ八百メートル近くにわたり地上から地下の外環道路まで開削してつなげなくてはならず、住み慣れた地域から、多くの住民の立ち退きが余儀なく強制されます。付近には、都民の憩いの場である緑豊かな善福寺公園もあり、地下水脈の切断をはじめ動植物への深刻な影響および自動車の集中と生活道路への進入で大気の汚染も危惧されます。

（杉並区在住の方々から要望書で頂いたご意見）



青梅街道に是非インターチェンジを設置して下さい。上石神井の道が狭いので交通渋滞が多く危険です。インターチェンジが少ないとせっかく造る道路が十分活用できないのでは。

（練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見）