

## 7. 計画検討の進め方

### (1) 計画検討全般

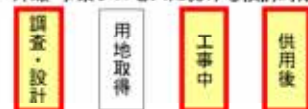
#### ○これまでに頂いた意見

- 古い交通量データを活用することでの信用度が懸念されるために、常に最新の交通量データによるシミュレーションを期待する。
- インターチェンジをつくるのであれば、東名方面への出入り口を作るべきであるし、ハーフインターにせざるをえないのであれば、インター設置をやめるべきである。
- 関越道など北の方面にしか行けないのでは区民の利便性などないに等しい。
- 大泉インターチェンジに近く、一方向のみの通行可能なインターチェンジは必要ない。

#### (国)

- 外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等から、その必要性は高いと考えています。
- 青梅街道インターチェンジは周辺にインターチェンジがないことから、青梅街道インターチェンジを設置することにより、広域的な利便性の向上が見込まれます。また、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果も見込まれます。
- インターチェンジの構造形式については、地元区や住民意見などを踏まえ、隣接するインターチェンジの利用圏域などを考慮し、関越道方面へ出入り可能なハーフインターチェンジとして計画しております。
- 今後、詳細な検討を実施する際に、必要な地質調査や井戸調査など詳細な調査を実施していきます。

外環 事業プロセスにおける検討時期

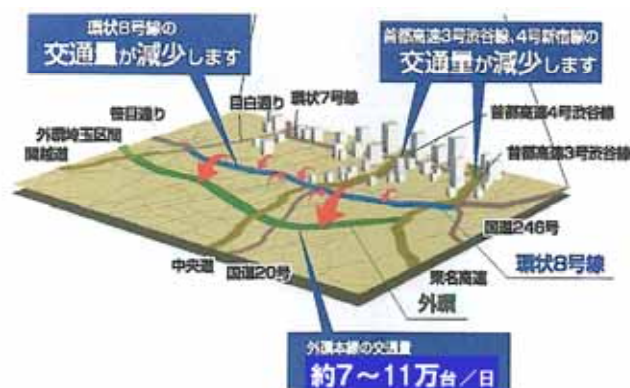


参考:整備効果

外環の整備により、様々な効果が期待できます。なお、平成17年度の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果については、とりまとまり次第公表します。

1. 時間の短縮・渋滞緩和

外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了することで、都心に用いない車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。特に環状8号線や首都高速3号渋谷線、4号新宿線等を利用していた通過交通が外環に転換することで、これらの道路の渋滞緩和が期待されます。また、所要時間の大幅な短縮が見込まれ、目的地までのスムーズな移動が可能になります。



首都高速3号渋谷線、4号新宿線の交通量  
全体の交通量 → 約2割減

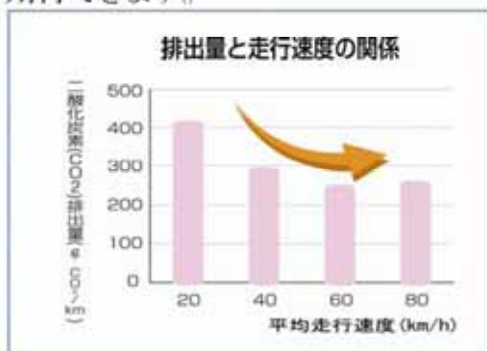
環状8号線の交通量  
全体の交通量 → 約1~2割減  
大型車の交通量 → 約3割減  
通過交通 → 約8割減



2. 環境の改善

現在の都心部は慢性的に渋滞しているため、自動車が低速で走行していることから、より多くの排出ガスが発生していると考えられます。

外環の整備により、都心に集中していた交通が分散され、通過交通が減少し、環状8号線や首都高速3号渋谷線、4号新宿線等の慢性的な渋滞の緩和が見込まれています。また、首都圏の交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するため、排出ガスの大幅な削減が期待できます。



(資料:平成17年度推計値を基に算出)

**浮遊粒子状物質 (SPM)**  
1都3県(東京、神奈川県、埼玉、千葉)の浮遊粒子状物質排出量が  
**約15~20t/年削減**  
約15~20万本のペットボトル・500mlに相当

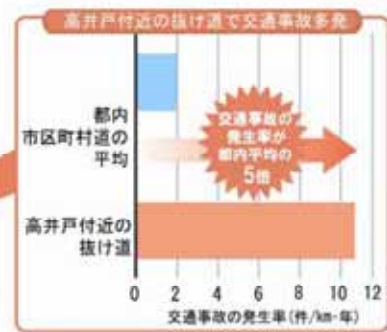
**窒素酸化物 (NOx)**  
1都3県(東京、神奈川県、埼玉、千葉)の窒素酸化物排出量が  
**約300~400t/年削減**  
約130~180万台のトラックに相当※  
※東京都を走行する大型車に換算

**二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>)**  
1都3県(東京、神奈川県、埼玉、千葉)の二酸化炭素排出量が  
**約20~30万t/年削減**  
沿線7区市(約200km<sup>2</sup>)の1~1.5倍の植林に相当  
※練馬区・杉並区・武蔵野市・三鷹市・国分市・狛江市・世田谷区

### 3. 生活道路の安全性の向上

都心の渋滞を避けるため、抜け道に通過交通が流入し安全性が低下しています。例えば、環状8号線に並行する生活道路では、交通事故の発生率が都内平均の5倍になっています。

外環が整備されると、生活道路では通り抜け自動車が減少し、安全性の向上が期待できます。



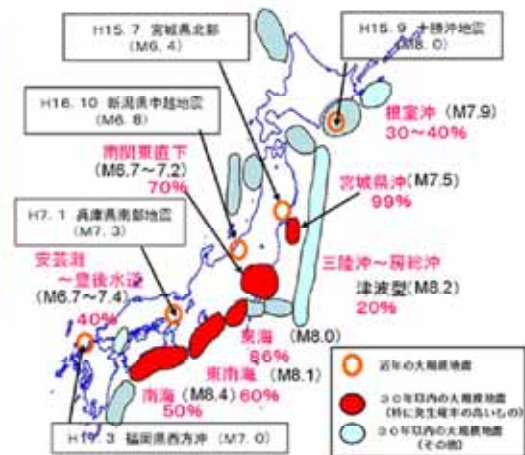
資料：首都圏第3次渋滞対策プログラム  
世田谷区資料、杉並区資料  
交通事故統計年報(平成9、12年度版)  
道路統計年報(1998年、2001年)



杉並区富士見ヶ丘駅付近

### 4. リダンダンシーの確保

外環の整備により、首都圏直下地震等の大規模地震など災害発生時の避難や救助、その後の復旧活動において、安定した交通確保が可能となります。



最近の大規模地震と、今後30年以内の発生が予想される大規模地震

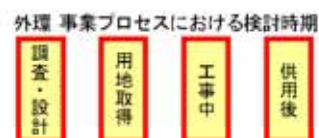
(2) 意見反映

○これまでに頂いた意見

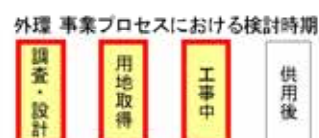
- 工事をするのは何らかの影響はあると思うが、住民との話し合いは十分して欲しい。

(国)

- 青梅街道インターチェンジ周辺につきましては、PIの一つである地域課題検討会は開催されておりましたが、これまでのオープンハウスや意見を聴く会等で頂いた意見を基に、現時点における青梅街道インターチェンジ周辺地域の課題に対する国や都の考え方を「対応の方針(素案)」としてまとめました。今後とも、引き続き地域のみなさまのご意見をお聴きしてまいります。



- 事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。



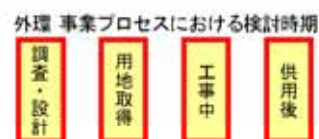
(3) 情報の提供

○これまでに頂いた意見

- 生活設計の見通しを立てたいので、着工時期などのスケジュールを教えてください。

(国、都)

- 地域のみなさまに検討状況や事業のスケジュールなどの具体的な情報をわかりやすく、できる限り速やかにお知らせします。



- 今後、国と東京都は練馬区と協力し、地域の状況に即した課題の具体的な対策を検討していくにあたり、より一層、地域のみなさまへわかりやすく丁寧に説明するとともに、類似事業の事例などの見学を行うなど、情報が十分伝わるよう努めていきます。

