

# 東京環状道路有識者委員会最終提言の参考資料

## 参考資料4

### インターチェンジの有無による違い(その2)

	開削ボックスと考えられる区間内にある建物数	区市別
■ 西通りインターチェンジがある場合	JCTの範囲内	
■ 青梅街道インターチェンジがある場合	約110棟	練馬区: 約240棟 本郷区: 約170棟
■ 東八道路インターチェンジがある場合	約120棟	三鷹市: 約120棟
■ 国道20号インターチェンジがある場合	約460棟	三鷹市: 約130棟 調布市: 約330棟
■ 世田谷通りインターチェンジがある場合	約70棟	世田谷区: 約70棟

注1 建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した場合の概ねの数であり、具体的な調査・設計等により変動する概数です。

## 参考資料5

### 移転の影響

	現都市計画(仮設)棟数	地下構造の場合			
		インターチェンジがある場合		インターチェンジがない場合	
		開削ボックスと考えられる区間	スキールドと考えられる区間	開削ボックスと考えられる区間	スキールドと考えられる区間
世田谷区内	約330棟	約200棟 約270棟	約50棟	約130棟 約200棟	約110棟
狛江市内	約20棟	—	約20棟	—	約20棟
調布市内	約510棟	約130棟 約180棟	約30棟	約150棟 約150棟	約280棟
三鷹市内	約650棟	約280棟 約390棟	約50棟	約160棟 約340棟	約250棟
武蔵野市内	約240棟	—	約240棟	—	約240棟
杉並区内	約370棟	約60棟 約170棟	約20棟	—	約340棟
練馬区内	約830棟	約120棟 約155棟	約340棟	約130棟 約131棟	約580棟
合計	約3010棟	約1240棟 約1600棟	約950棟	約480棟 約1000棟	約1750棟

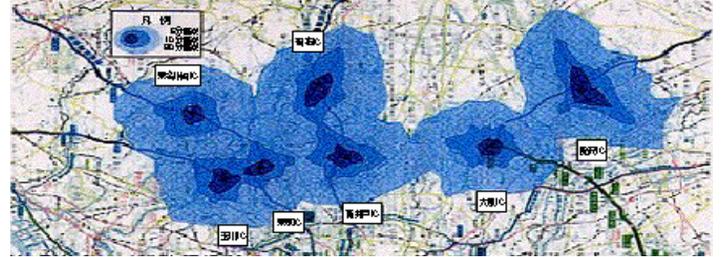
注1 地下構造の場合の建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した区市別の概ねの数であり、具体的な調査・設計等により変動する概数です。  
 注2 内は、開削ボックスと考えられる区間のうち、完成後も地上の利用が困難と考えられる区間の建物数で、連絡路が地表に出る位置からと仮定。  
 注3 開削ボックスと考えられる区間には、工事後埋戻しをして地上を住宅や公園等に利用可能と考えられる区間と、上部が連絡路等となり完成後も利用が困難と考えられる区間が考えられます。

## 参考資料4

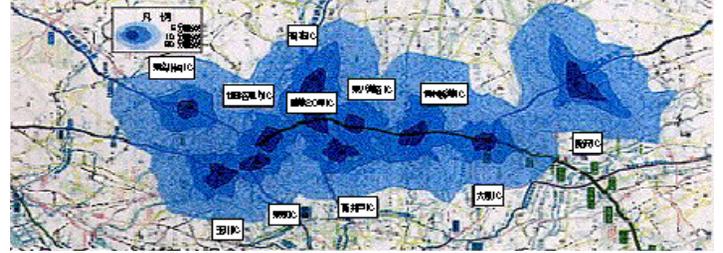
### インターチェンジの有無による違い(その3)

インターチェンジまでのアクセス時間圏域

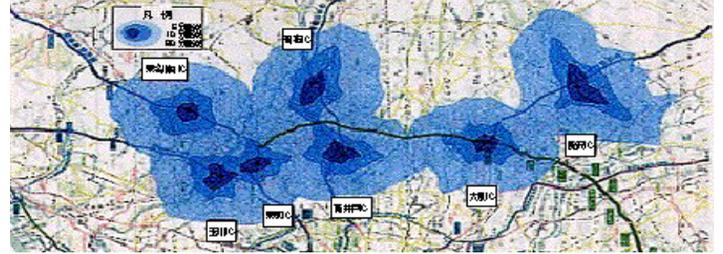
<現況>



<インターチェンジがある場合>



<インターチェンジがない場合>



インターチェンジまでのアクセス時間圏域の計算

主要地方道以上を対象に道路交通センサス(H11)の旅行速度(ピーク時を用い、一般県道以下主要路線については、旅行速度を16km/hと設定し、5分、10分、20分毎の範囲を計算したものです。  
 時間圏域は、の結果からプロットされたポイントを単純に結び、示した概ねの範囲です。  
 外環供用による一般道の速度変化は考慮していません。



第11回PI外環沿線協議会

「ご相談としては、我が家は計画線に入るのか」「だいたい何年くらいかかるのか」「建て替えを考えているがどうしたらよいのか」「シールドになった場合の補償はどうなるのか」と



相談所の様子(石神井公園区民交流センター)

日程	会場	来場者数
10月18日(金)19日(土)	練馬区・石神井公園区民交流センター	127名
25日(金)26日(土)	調布市・文化会館たづくり	72名
11月1日(金)2日(土)	世田谷区・砧区民会館	59名
	(土) 狛江市・狛江市役所小田急線高架下分室	21名
8日(金)9日(土)	三鷹市・井の頭コミュニティセンター	37名
8日(金)9日(土)	杉並区・区立勤労福祉会館	49名
15日(金)16日(土)	武蔵野市・吉祥寺南町コミュニティセンター	28名
15日(金)16日(土)	練馬区・上石神井区民館	73名

論に必要なデータや資料

画決定時)については、議

### これまでの主な意見

原点(昭和41年都市計

沿線協議会ではこれまで、首都圏の交通の現状と課題、PIの進め方、協議会の進め方、必要性の有無(効果と影響)、昭和41年都市計画決定時などに関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

提出し、話し合うことが確認されました。首都圏の交通の現状と課題については、協議員から「NO2の測定局の所在地を詳しく知りたい」といった要望や、通過交通のデータについては、今回事業されている数値と東京都でまとめている数値との差が大きいのではないか」といった指摘がありました。

は、整備した場合の影響

PIの進め方について

摘がありました。

この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回

「東京外かく環状道路に

関する地元団体との話し

合い」の席で国土交通省

と東京都が、PI外環協

議会(仮称)設立に向けた

議論が活発に行われて

います。

## 東京外かく環状道路「相談所」を開催 8会場に466名が来場

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路(関越道)東名高速間(成田線)沿線協議会(略称:沿線協議会)は、平成14年6月に発足以来12月までに11回の会合を重ねてきました。

この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回「東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合い」の席で国土交通省と東京都が、PI外環協議会(仮称)設立に向けた議論が活発に行われて

は、整備した場合の影響

PIの進め方について

摘がありました。

この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回

「東京外かく環状道路に

関する地元団体との話し

合い」の席で国土交通省

と東京都が、PI外環協

議会(仮称)設立に向けた

議論が活発に行われて

います。

# PI外環沿線協議会、計11回開催 国と都から必要性の有無(効果と影響)などについて資料を提出

「PI外環沿線協議会(略称:沿線協議会)は、平成14年6月に発足以来12月までに11回の会合を重ねてきました。

ばかりでなく、整備しなかつた場合の影響についても議論すべき」といった意見が出されました。必要性の有無(効果と影響)については、「関越道」東名高速間の外環道は中央道とだけ連絡して、途中のインターチェンジはつくらず、大深度トンネル1本つくればよい」といった意見や、「新たに道路を整備することやロードプライシングと

### 沿線協議会の経緯

この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回「東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合い」の席で国土交通省と東京都が、PI外環協議会(仮称)設立に向けた議論が活発に行われて

1~2月の開催日程  
 第12回 1月21日(火)  
 第13回 2月4日(火)  
 第14回 2月20日(木)

準備会を提案しました。

これを受けて始めた地

元団体代表と国土交通

省、東京都で構成される

「PI外環協議会(仮称)

準備会」で基本認識や協

議会の目的、位置づけ、話

し合う内容、構成などに

ついて確認し、7区市と国

土交通省・東京都から推

薦された18名の関係者

と、7区市、国土交通省、

東京都の担当者11名、合

計29名で構成されるPI

外環沿線協議会が発足し

ています。