

4 ワークショップの記録

(1) 第1回目ワークショップの記録

①プログラム

1. 開会・あいさつ (20 分) 13:30~13:50

2. オリエンテーション (60 分) 13:50~14:50

- ①ワークショップの目的と進め方の説明／メインファシリテーター (10 分)
- ②東京外かく環状道路の説明／国土交通省 (10 分)
- ③新たなふれあいの里 (北野の里 (仮称)) のまちづくりについて／三鷹市 (15 分)
- ④北野の昔／岡田 源治 氏 (10 分)
- ⑤北野の里 (仮称) を中心とした景観・地形特性について／アーバンデザイン専門家 (15 分)

3. まち歩き (6 グループに分かれて実施) (105 分) 14:55~16:40

- ①まち歩きの説明 (10 分)
- ②まち歩き (90 分)
- ③会場に戻り休憩 (5 分)

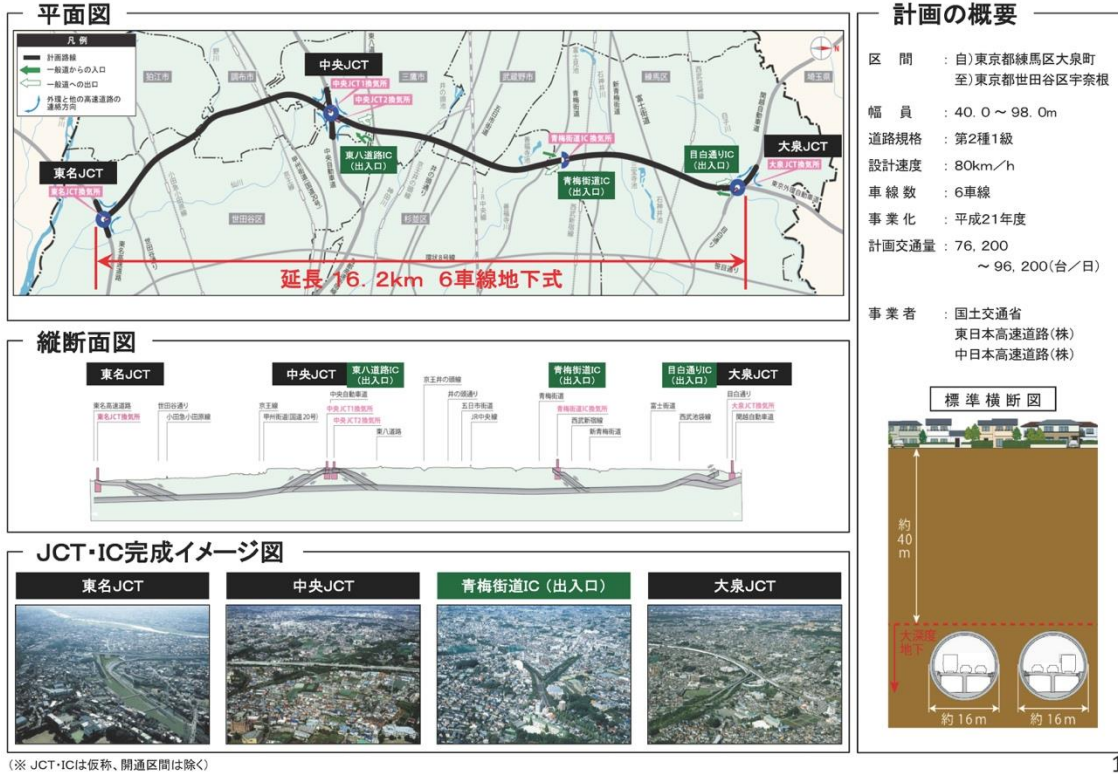
4. まとめ (50 分) 16:40~17:30

- ①まち歩きの振り返り (6 グループに分かれて実施) (45 分)
- ②次回の説明 (5 分)

②オリエンテーション

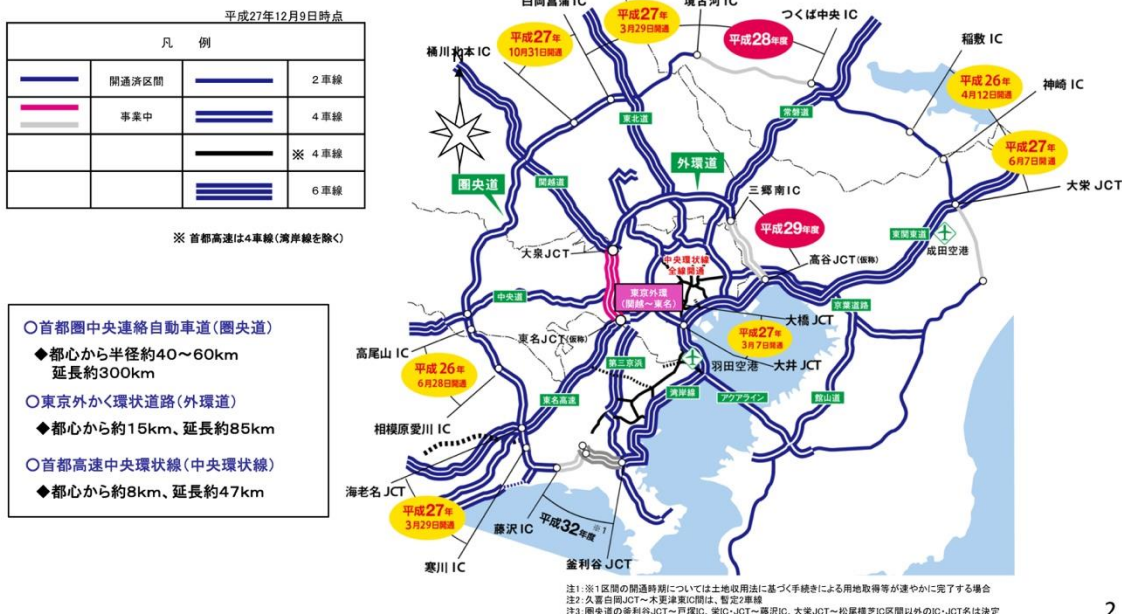
<東京外かく環状道路の説明／国土交通省>

1. 東京外かく環状道路（関越～東名）の概要



2. 首都圏三環状道路の概要

- 首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中枢にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。
- 近年の開通により、首都圏全体の生産性を高める重要なネットワークとしてストック効果を発揮。
(圏央道は約8割が開通済み。外環道は約4割が開通済み。中央環状線は全線開通済み。)



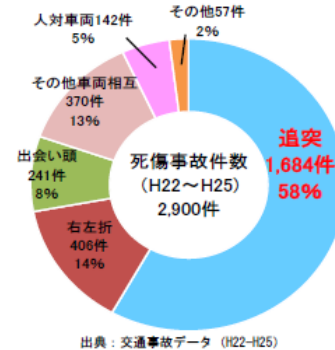
3. 外環ができると(一例)

■所要時間の短縮



■交通事故の減少

【並行する環状8号線、環状7号線の事故類型】



周辺の交通渋滞状況



○外環(関越～東名)に並行する環状8号線の損失時間は約47万人時間/年・km(全国平均の約18倍)、環状7号線の損失時間は約24万人時間/年・km(全国平均の約9倍)
○大型車混入率も全国平均の1.4倍と高い状況。

○外環(関越～東名)に並行する環状8号線の平均死傷事故率は、144.7件/億台キロ(全国平均の約1.4倍)であり、環状7号線の平均死傷事故率は、124.7件/億台キロ(全国平均の約1.2倍)。
○事故類型では、追突事故が約6割。
○外環(関越～東名)の整備により、通過交通が外環に転換し、事故減少効果が期待。

3

4. 「対応の方針」

■「対応の方針」の概要

「対応の方針」をとりまとめました

これまでオープンハウスや課題検討会等で頂いた意見などを踏まえ、今後検討していく課題とその解決のための対応の方針などをとりまとめ、沿線7区市長より一定のご理解を頂いたこともあり、国土交通省、東京都において「対応の方針」をとりまとめました。



■中央ジャンクション周辺地域(抜粋)

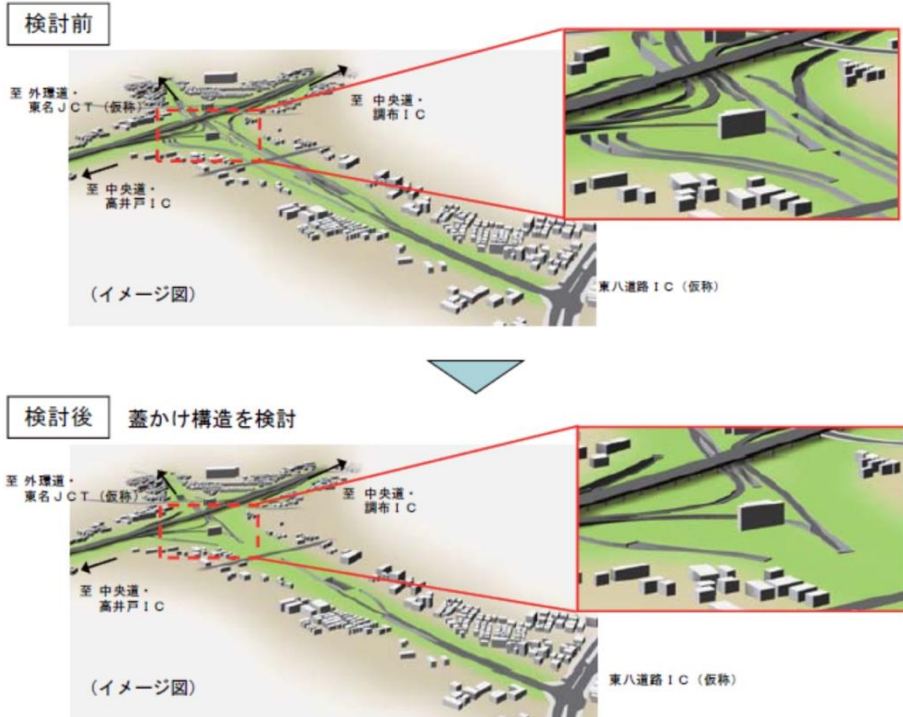
【まちづくり】

- (国)
- ジャンクション周辺地域などにおいて、健全な市街地の整備を図り、公共の福祉の増進を図るためには、外環の整備に合わせてまちづくりを進めていくことが重要であると考えています。まちづくりを進めるにあたっては、地域のみなさまの意見を聴きながら、地域の歴史・文化を象徴する施設や資源の保全及び活用を図るよう、区市並びに関係機関と連携していきます。
 - 事業実施の各段階で地域のみなさまの意見を聴きながら、地域特性を勘案して、区市のまちづくりの計画に合わせて検討を実施します。
- (国、都)
- 中央ジャンクション部の事業実施に伴い、現況のコミュニティに影響が生じる箇所については、分断道路の機能を補完する道路や蓋かけ部の有効活用等により影響を極力小さくするよう事業者ができる限り蓋かけを整備します。蓋かけ部の上部の整備については、設計段階から、地域のみなさまの意見を十分に聴きながら地域特性や区市のまちづくり計画にも配慮し、公園または緑地的な利用が可能となるよう検討し、区市の意向を踏まえ、関係機関等との調整に努めます。事業実施段階における整備主体や整備後の管理主体については、具体的な検討内容を踏まえながら、関係区市と十分協議します。
 - ジャンクション周辺地域の良好なまちづくりの円滑かつ効率的な進捗を図るため、必要に応じて区市のまちづくりの支援や協力に努めていきます。
- (都)
- 蓋かけ部、ジャンクション周辺及び都市計画道路の沿道の土地利用については、蓋かけやジャンクション部の整備の状況及びジャンクション周辺のまちづくりのあり方等を踏まえ、必要な支援を実施してまいります。

4

5. 上部空間の検討

- 主に掘り割り構造だったランプ部について蓋かけ構造とする検討を行いました。
- ランプ部を蓋かけ構造とすることにより、大気質、騒音、振動などの環境への影響が少なくなると考えています。



5

6. 中央ジャンクション(仮称)の概要①



6

7. 中央ジャンクション(仮称)の概要②



＜完成イメージ(模型)＞

