

|                            |      |
|----------------------------|------|
| 6. 沿線地域における基礎情報整理 .....    | 6-1  |
| 6.1 沿線地域の施設の立地状況 .....     | 6-1  |
| 6.1.1 学校 .....             | 6-2  |
| 6.1.2 幼稚園、保育園 .....        | 6-5  |
| 6.1.3 児童福祉施設 .....         | 6-8  |
| 6.1.4 医療機関 .....           | 6-11 |
| 6.1.5 警察署 .....            | 6-14 |
| 6.1.6 消防署 .....            | 6-17 |
| 6.1.7 避難施設 .....           | 6-20 |
| 6.1.8 国都道府県の機関 .....       | 6-23 |
| 6.1.9 市区町村役場、行政窓口の機関 ..... | 6-26 |
| 6.1.10 公的集会施設 .....        | 6-29 |
| 6.1.11 集客施設 .....          | 6-32 |
| 6.1.12 文化施設 .....          | 6-35 |
| 6.1.13 文化財 .....           | 6-38 |
| 6.1.14 都市公園 .....          | 6-41 |
| 6.1.15 郵便局 .....           | 6-44 |
| 6.1.16 地場産業関連施設 .....      | 6-47 |
| 6.1.17 老人福祉施設 .....        | 6-50 |
| 6.1.18 障害者支援施設 .....       | 6-53 |
| 6.1.19 研究機関 .....          | 6-56 |
| 6.1.20 物流拠点 .....          | 6-59 |
| 6.1.21 上水道関連施設 .....       | 6-62 |
| 6.1.22 下水道関連施設 .....       | 6-65 |
| 6.1.23 燃料給油所 .....         | 6-68 |
| 6.1.24 廃棄物処理施設 .....       | 6-71 |
| 6.1.25 発電施設 .....          | 6-74 |
| 6.1.26 ヘリポート .....         | 6-77 |
| 6.2 沿線地域における道路利用状況 .....   | 6-80 |
| 6.2.1 平日の状況 .....          | 6-86 |
| 6.2.2 休日の状況 .....          | 6-90 |

## 6. 沿線地域における基礎情報整理

本章では、別章の「東京外かく環状道路（関越～東名）の整備に伴う整備効果の整理」をより多角的な視点で整理するために必要な地域の施設配置状況等の情報収集・整理等を行った。

内容としては、各路線の状況（速度状況・抜け道利用状況）と施設の立地状況の重ね合わせ・整理および、抜け道利用を視覚的に把握するための動画作成とした。

### 6.1 沿線地域の施設の立地状況

ここでは、外環周辺の交通状況と施設の配置状況について整理を行う。

交通状況については、前章で整理した速度状況および抜け道の利用状況を対象に整理を行った。また、施設の対象は、国土数値情報ダウンロードサービスで公開されている以下の情報をもとに整理を行った。（（ ）内はデータ年次）

表 6.1-1 対象とする施設

| 番 号 | 施設名称                 | 番 号 | 施設名称          |
|-----|----------------------|-----|---------------|
| 1   | 学校 (H25)             | 1 8 | 障害者支援施設 (H27) |
| 2   | 幼稚園、保育園 (H27)        | 1 9 | 研究機関 (H24)    |
| 3   | 児童福祉施設 (H27)         | 2 0 | 物流拠点 (H25)    |
| 4   | 医療機関 (H26)           | 2 1 | 上水道関連施設 (H22) |
| 5   | 警察署 (H24)            | 2 2 | 下水道関連施設 (H24) |
| 6   | 消防署 (H24)            | 2 3 | 燃料給油所 (H28)   |
| 7   | 避難施設 (H24)           | 2 4 | 産業物処理施設 (H24) |
| 8   | 国都道府県の機関 (H25)       | 2 5 | 発電施設 (H25)    |
| 9   | 市区町村役場、行政窓口の機関 (H26) | 2 6 | ヘリポート (H25)   |
| 1 0 | 公的集会施設 (H22)         |     |               |
| 1 1 | 集客施設 (H26)           |     |               |
| 1 2 | 文化施設 (H25)           |     |               |
| 1 3 | 文化財 (H25)            |     |               |
| 1 4 | 都市公園 (H23)           |     |               |
| 1 5 | 郵便局 (H25)            |     |               |
| 1 6 | 地場産業関連施設 (H24)       |     |               |
| 1 7 | 老人福祉施設 (H27)         |     |               |

整理した結果は、次ページのとおりである。



## 6.1.1 学校

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と学校の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。環状八号線沿線にも多くの学校が立地していることがわかる。

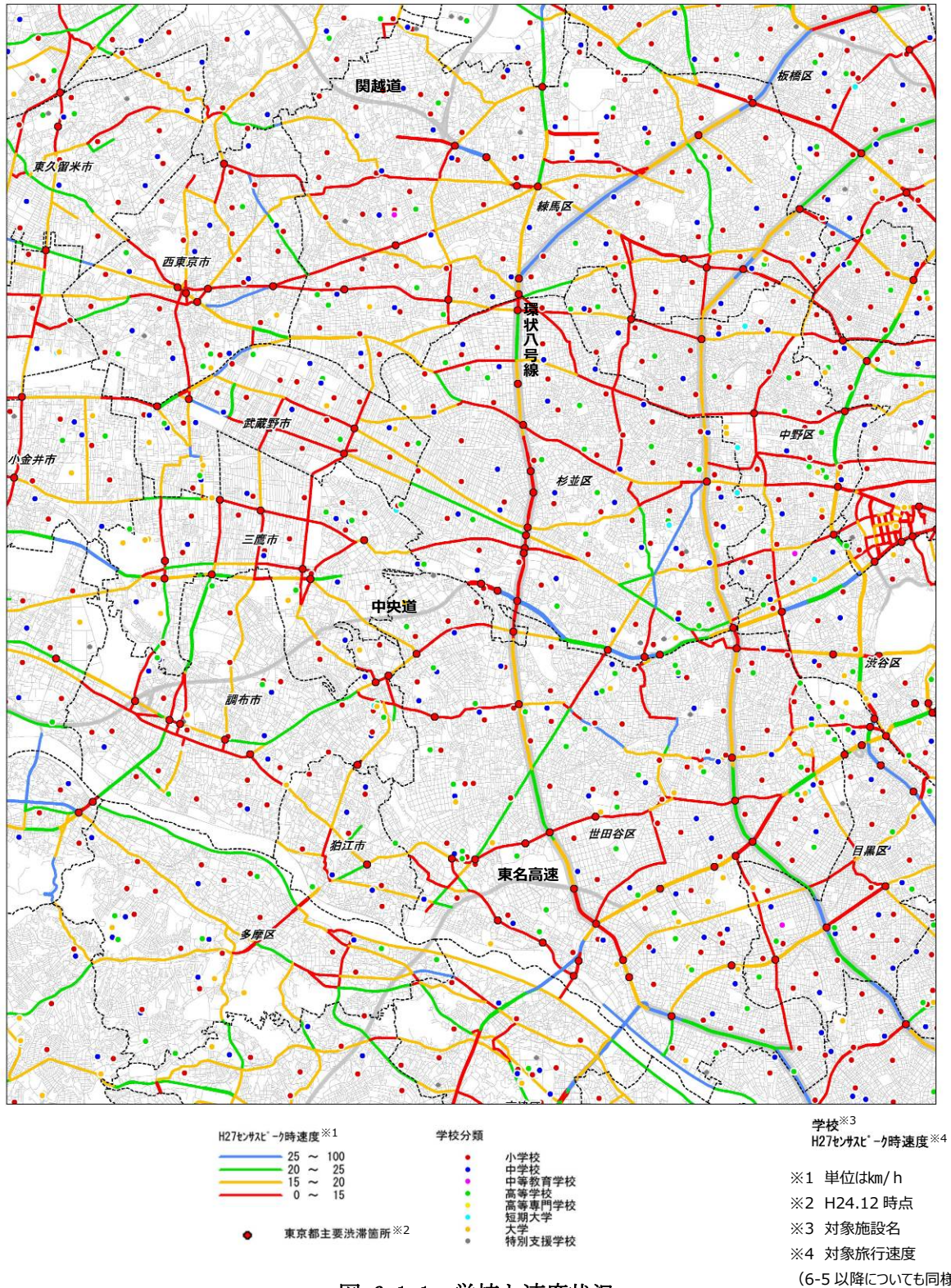


図 6.1-1 学校と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と学校の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、抜け道利用が多い沿線に小学校が数点立地している。

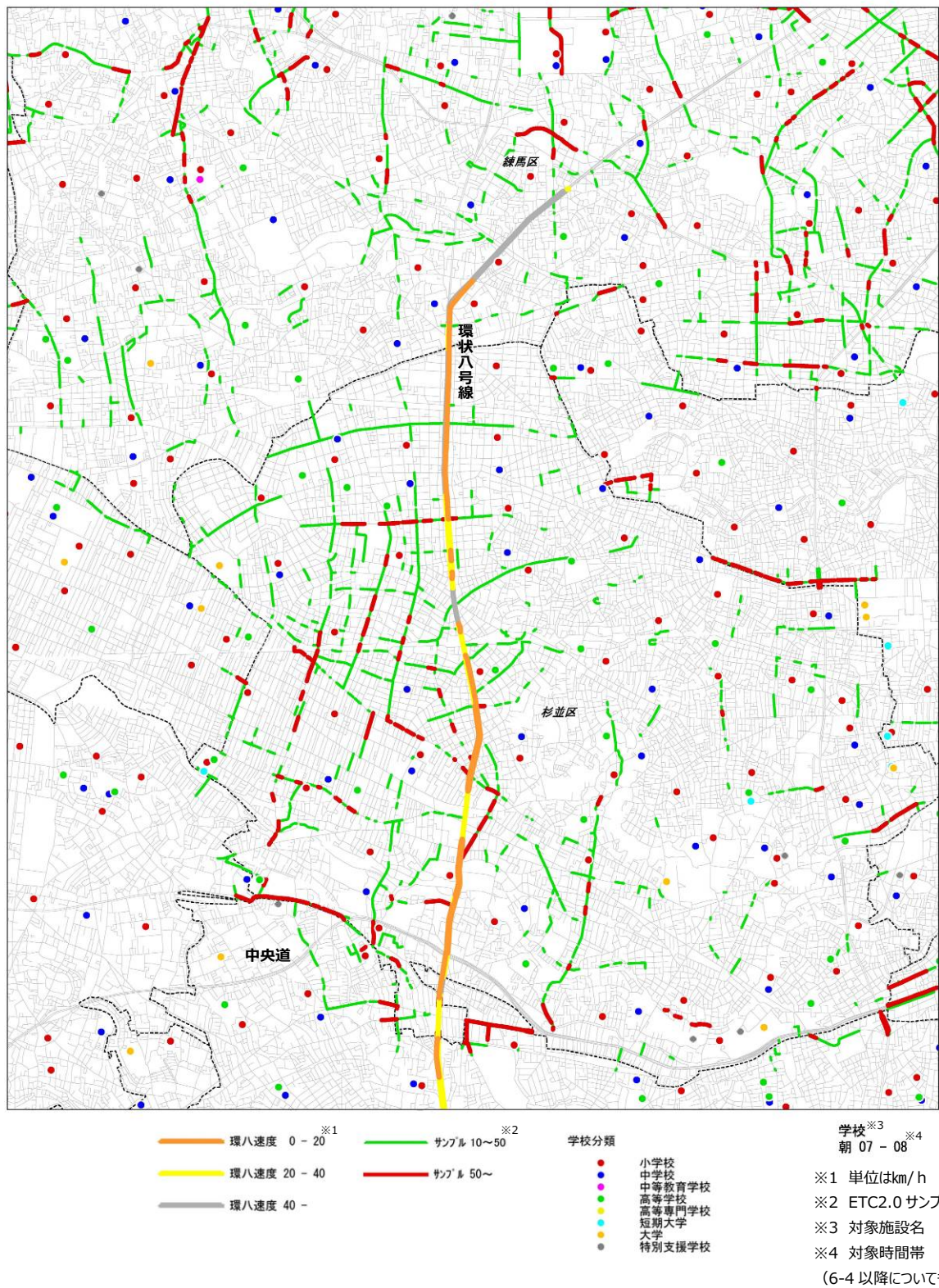


図 6.1-2 学校と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と学校の立地状況を整理した結果は、以下に示すとおりである。

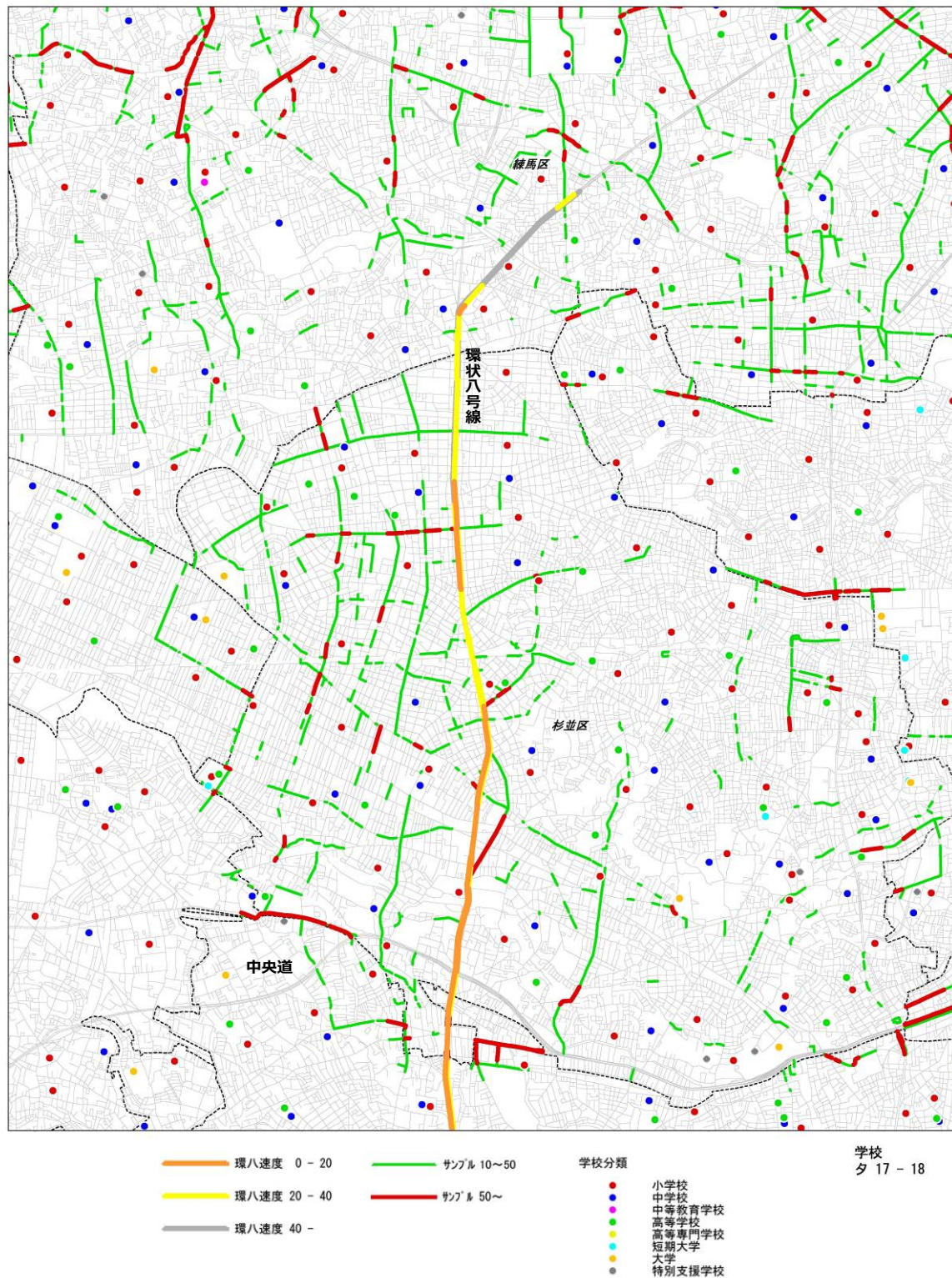


図 6.1-3 学校と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.2 幼稚園、保育園

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と幼稚園、保育園の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、保育所を含めるとさまざまな箇所には点在していることがわかる。

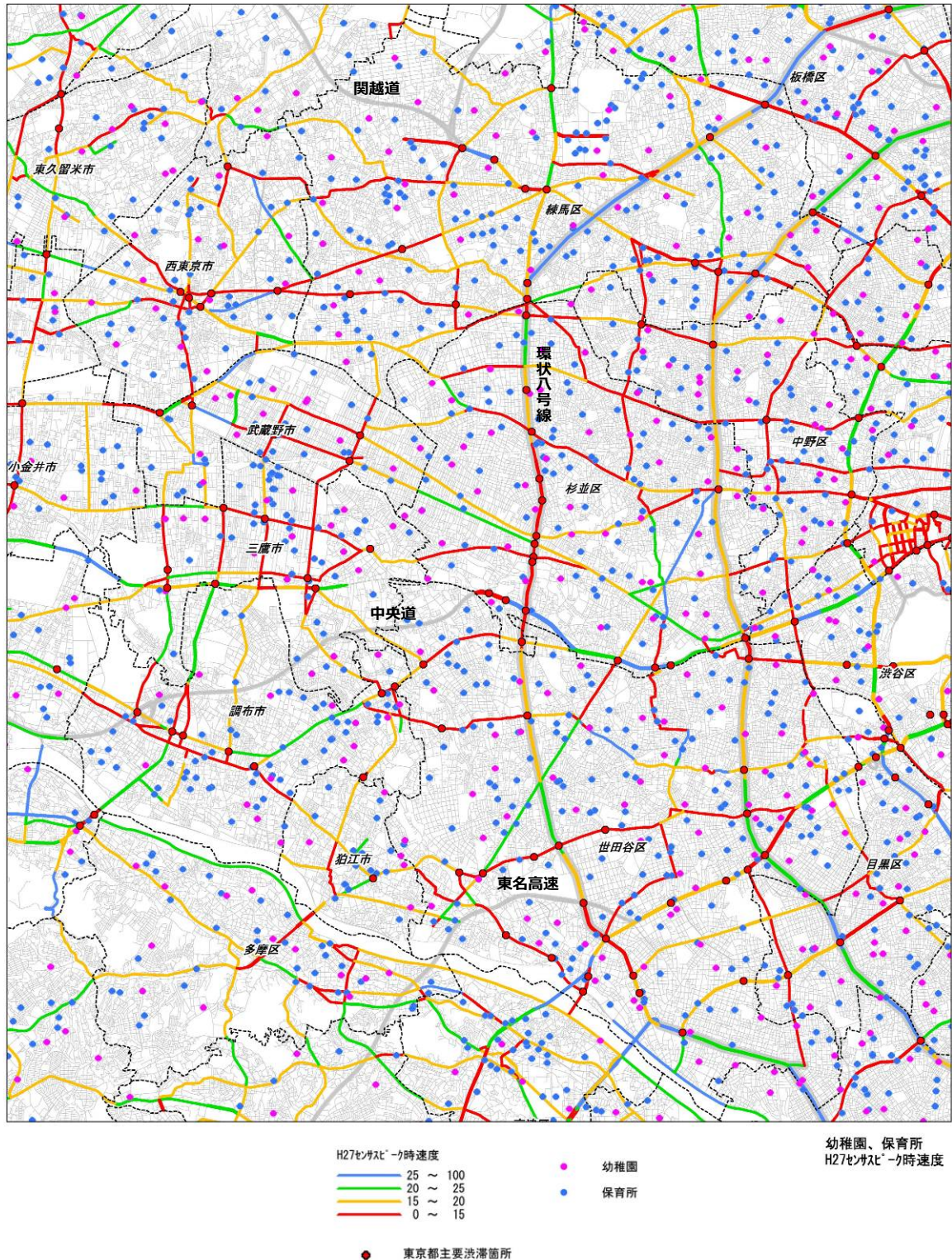


図 6.1-4 幼稚園、保育園と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と幼稚園、保育園の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、抜け道利用が多い沿線にも複数の幼稚園・保育所が存在していることがわかる。

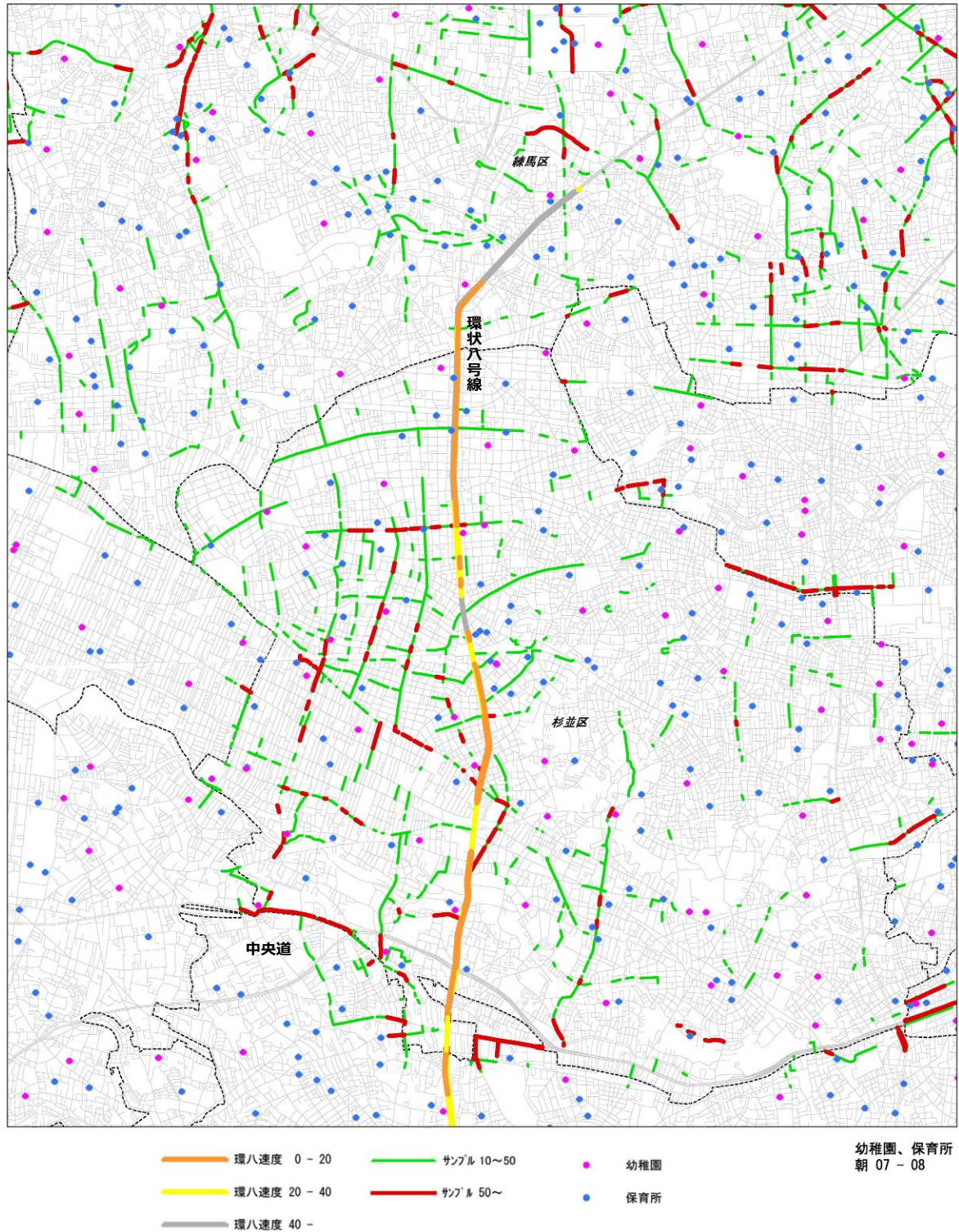


図 6.1-5 幼稚園、保育園と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と幼稚園、保育園の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

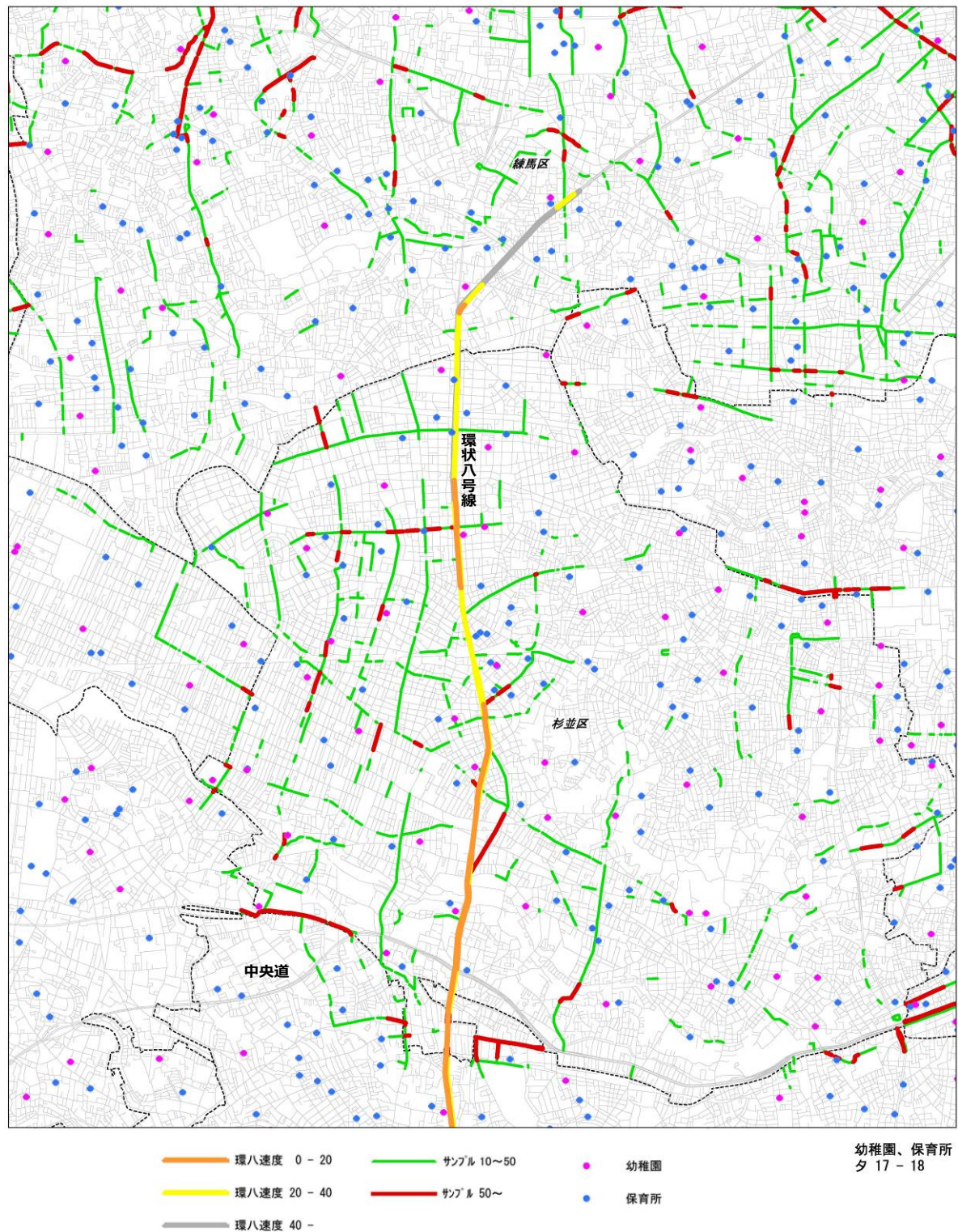


図 6.1-6 幼稚園、保育園と抜け道利用状況（夕）



### 6.1.3 児童福祉施設

#### (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と児童福祉施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、速度低下が連続的に発生している環状八号線（中央道-関越）の沿線において、多くの施設が存在している。



図 6.1-7 児童福祉施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と児童福祉施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。中央道以北の抜け道利用が多いエリア沿線に児童施設が多く存在している。

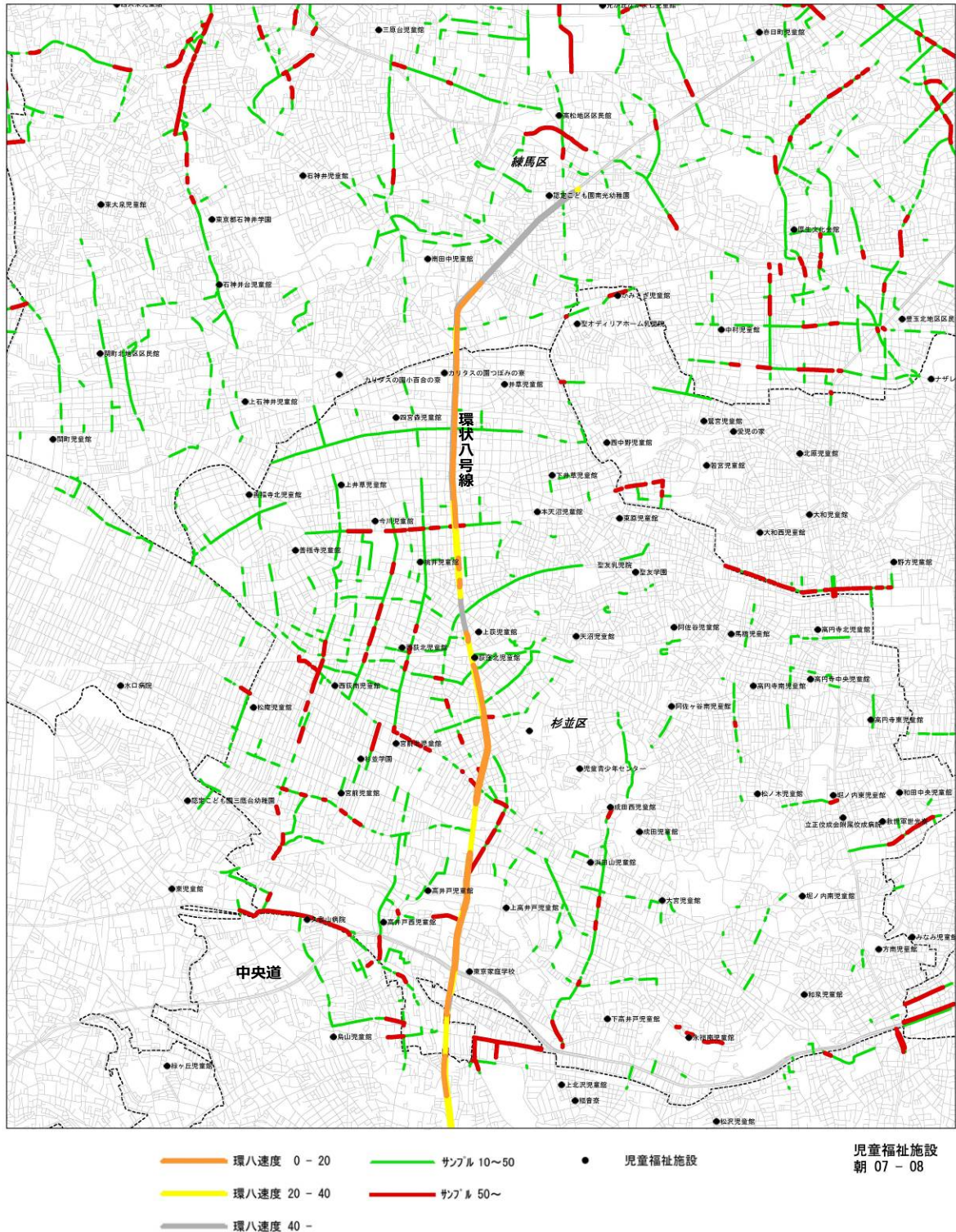


図 6.1-8 児童福祉施設と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と児童福祉施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

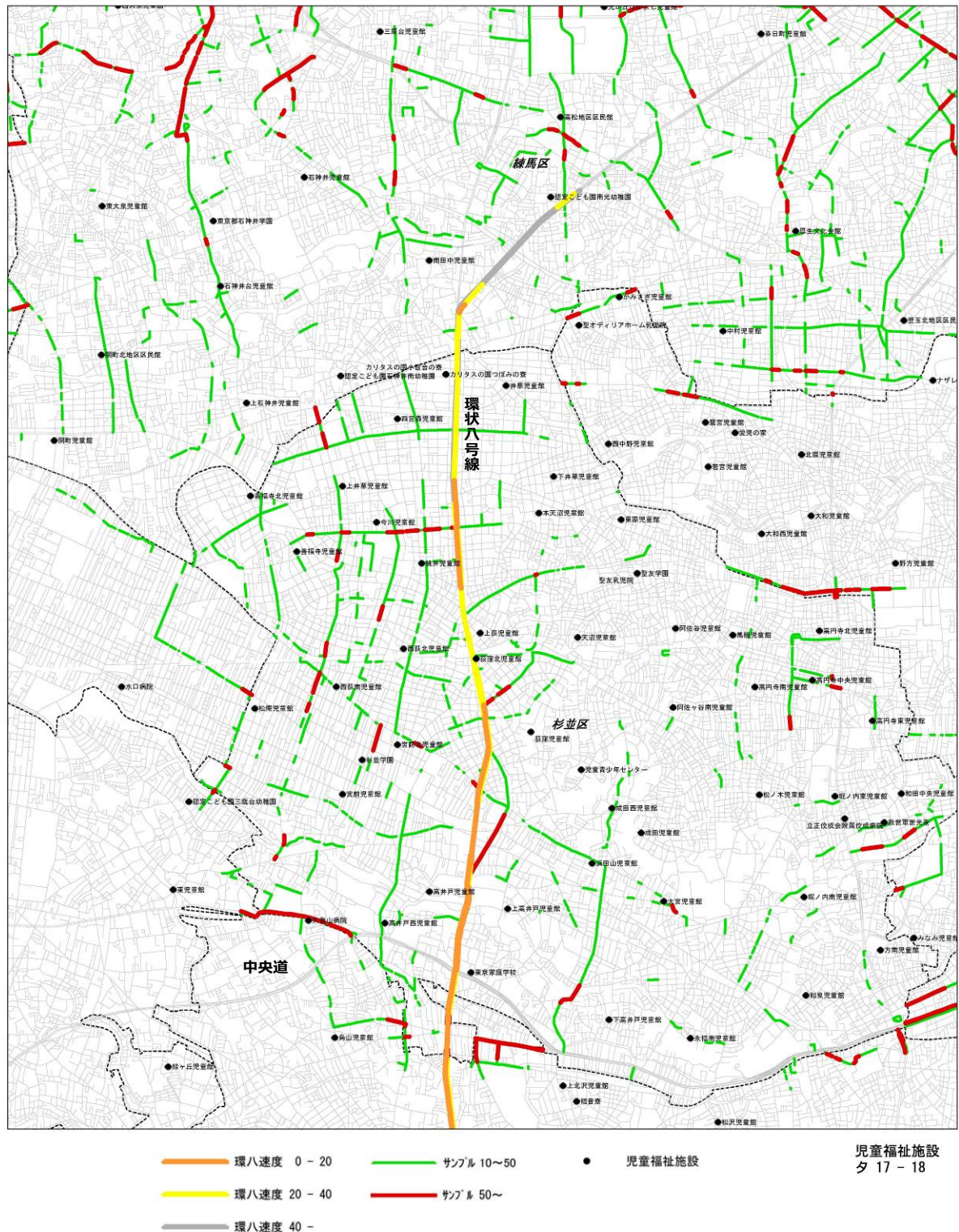


図 6.1-9 児童福祉施設と抜け道利用状況 (夕)



## 6.1.4 医療機関

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と医療機関の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。環八だけでなく、並行する速度低下路線沿線などにも多くの施設が配置されていることがわかる。



図 6.1-10 医療機関と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と医療機関の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。荻窪病院や山中病院など抜け道利用が多い路線の沿線にも施設が存在する。

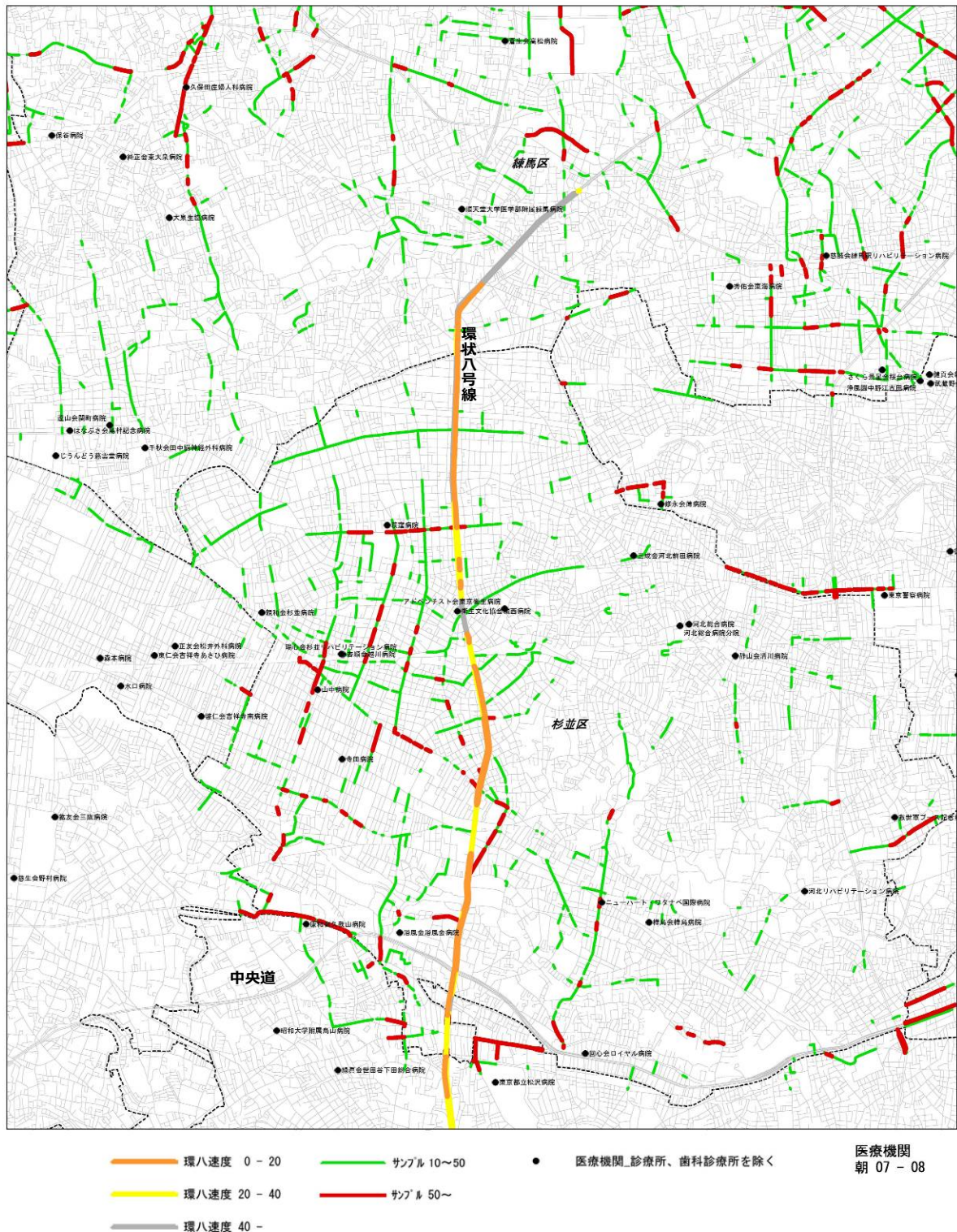


図 6.1-11 医療機関と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と医療機関の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

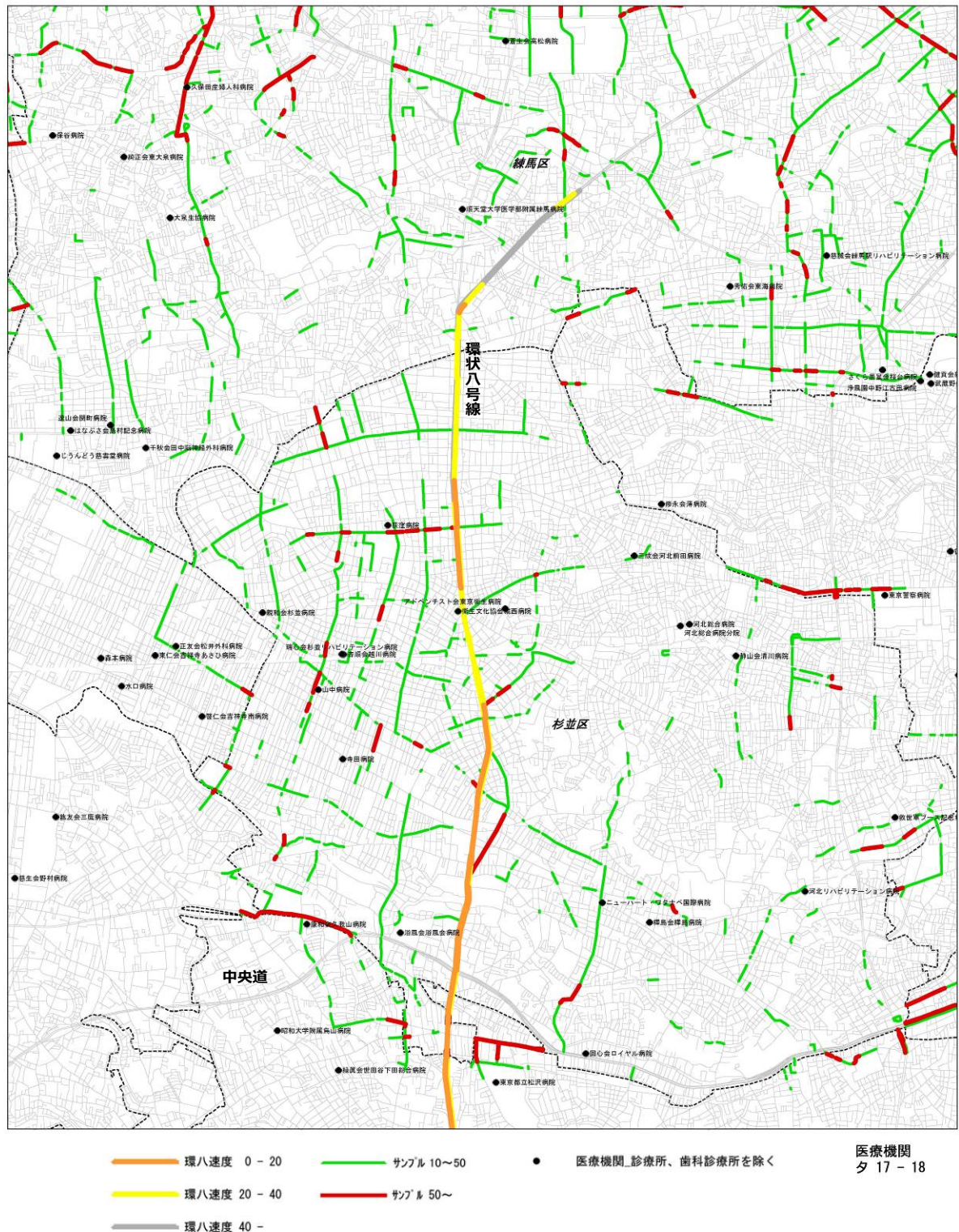


図 6.1-12 医療機関と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.5 警察署

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と警察署の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、環八沿線にも交番や警察署が存在していることがわかる。

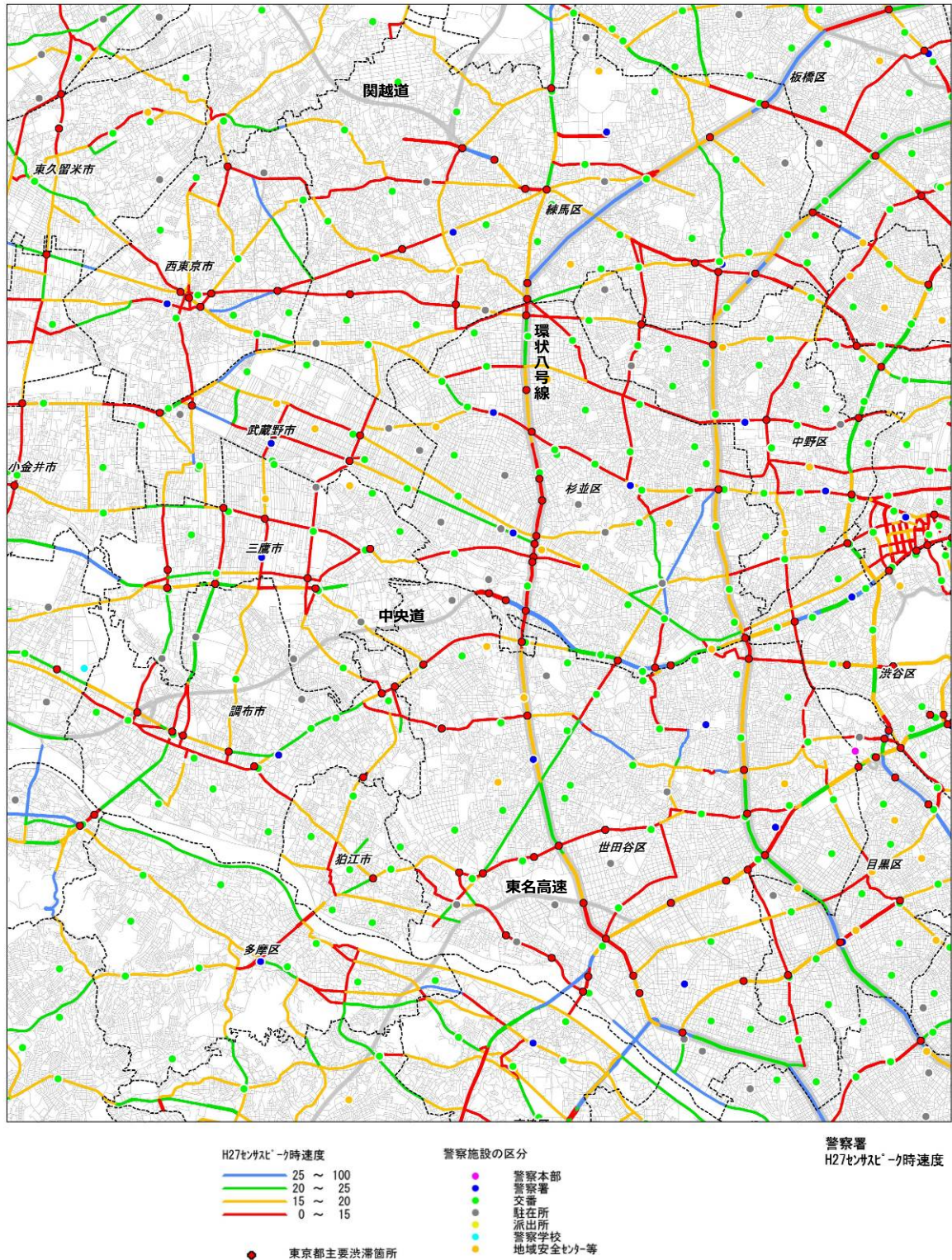


図 6.1-13 警察署と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と警察署の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、抜け道の利用の多いエリアにも交番が存在していることがわかる。

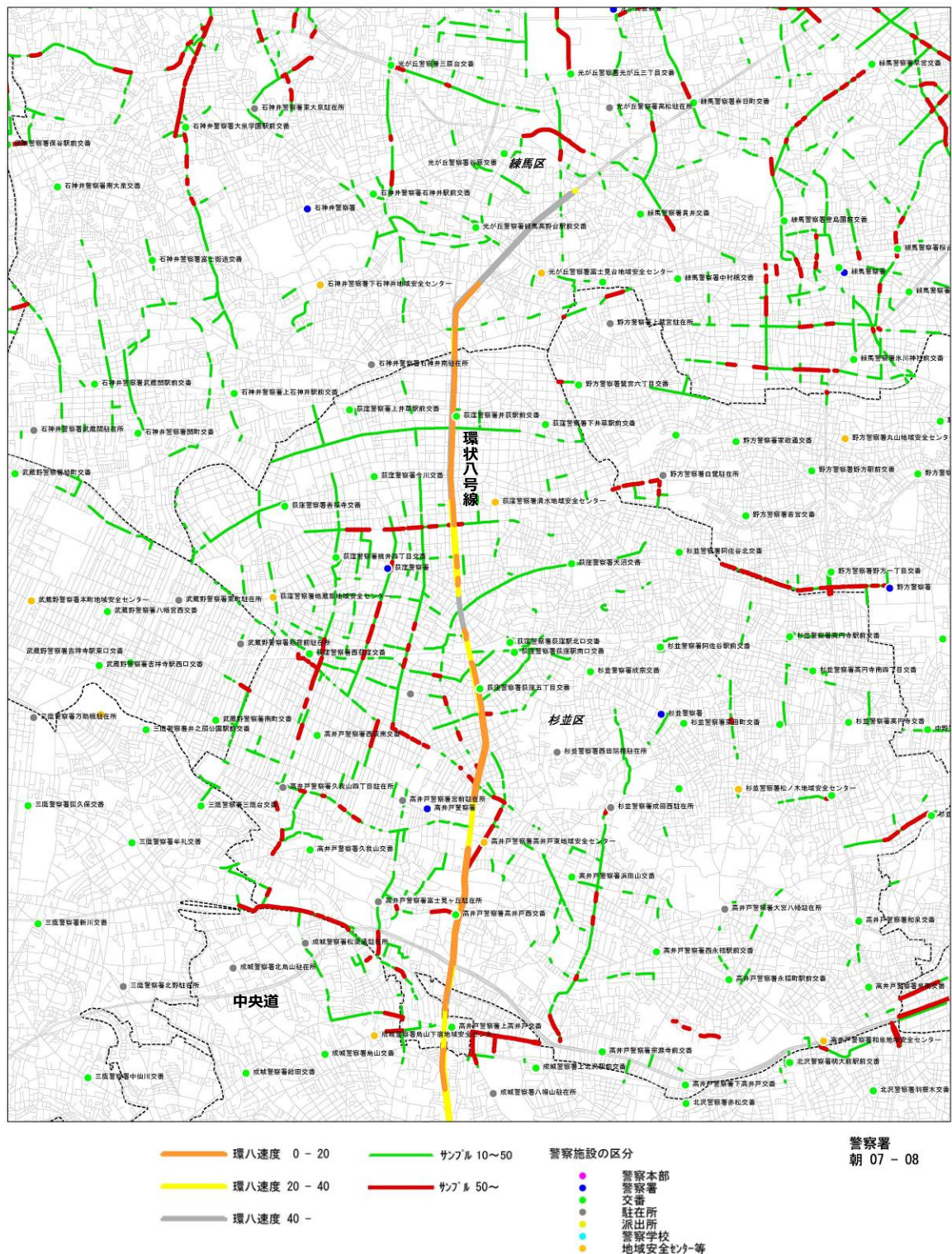


図 6.1-14 警察署と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と警察署の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

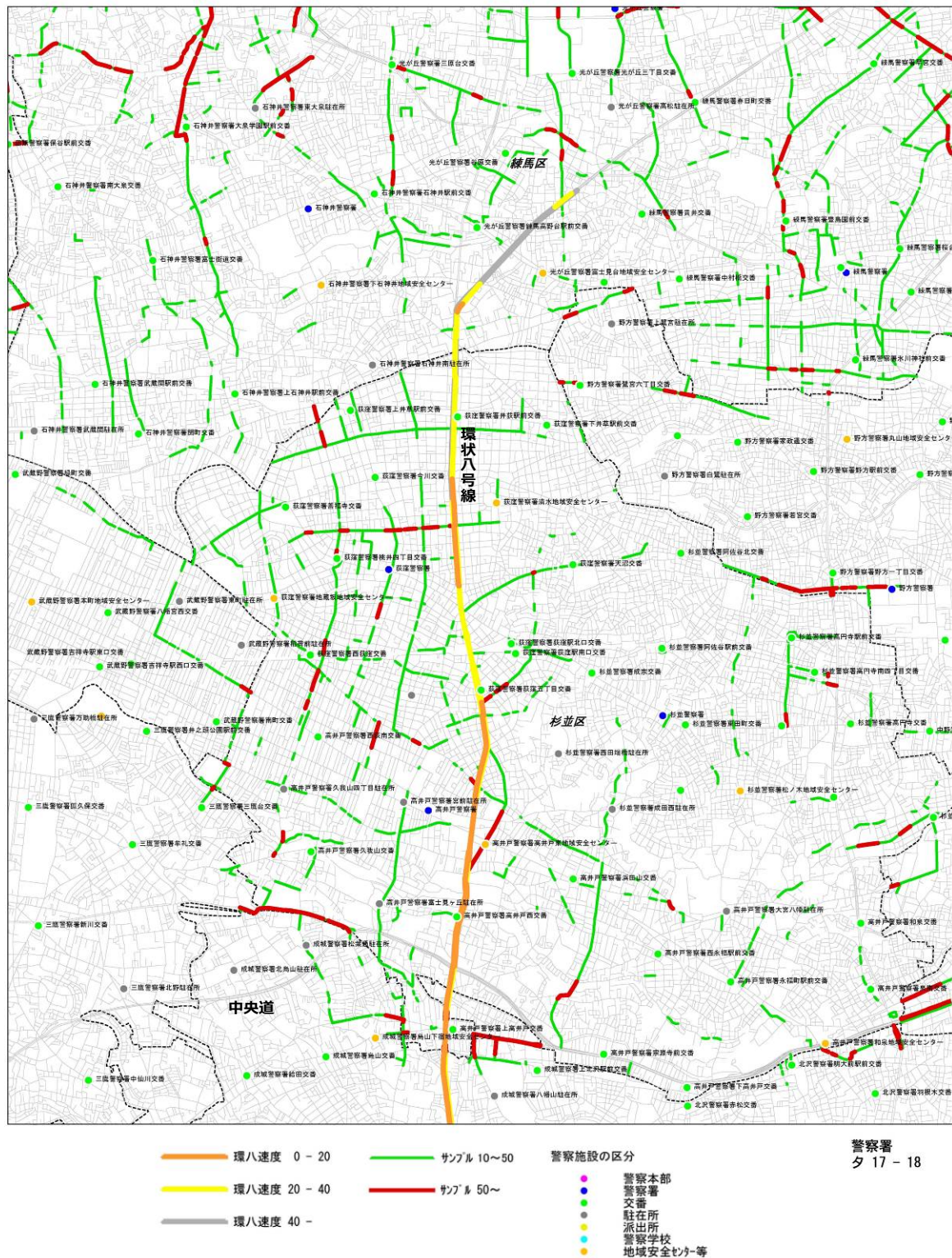


図 6.1-15 警察署と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.6 消防署

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と消防署の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり。速度低下が発生している路線の沿線においても出張所などが存在している。

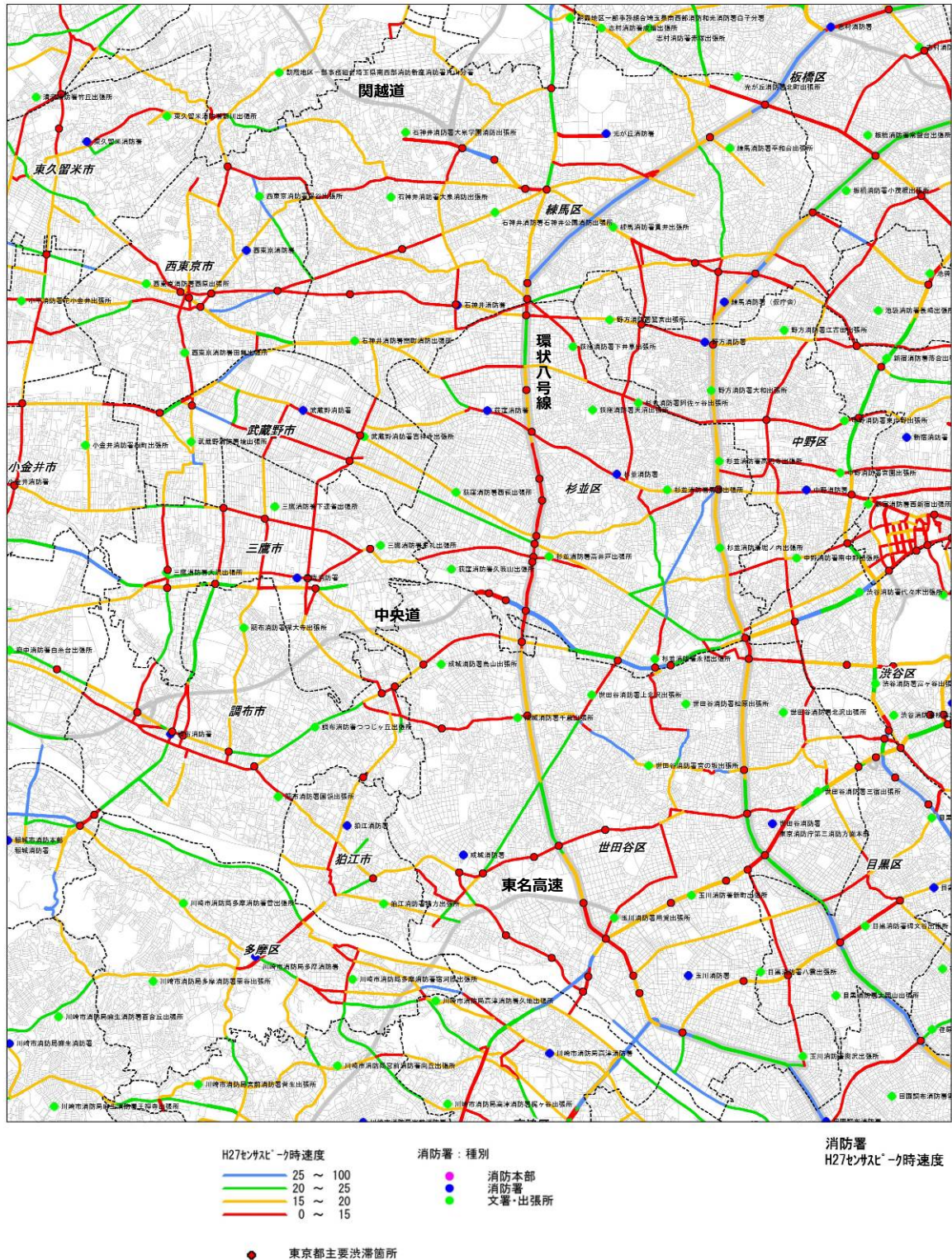


図 6.1-16 消防署と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と消防署の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、抜け道利用が多いエリアに荻窪消防署が存在していることがわかる。

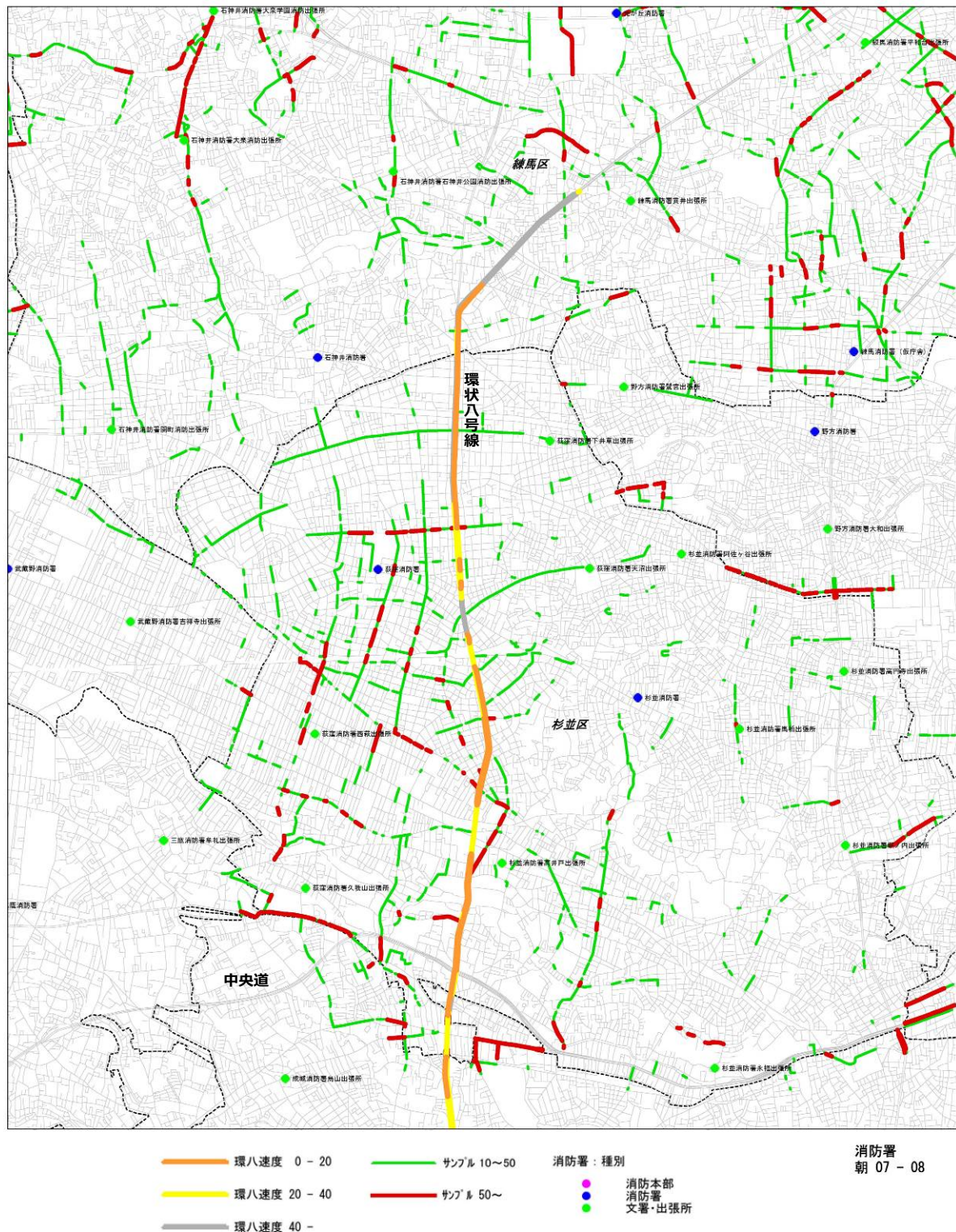


図 6.1-17 消防署と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と消防署の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

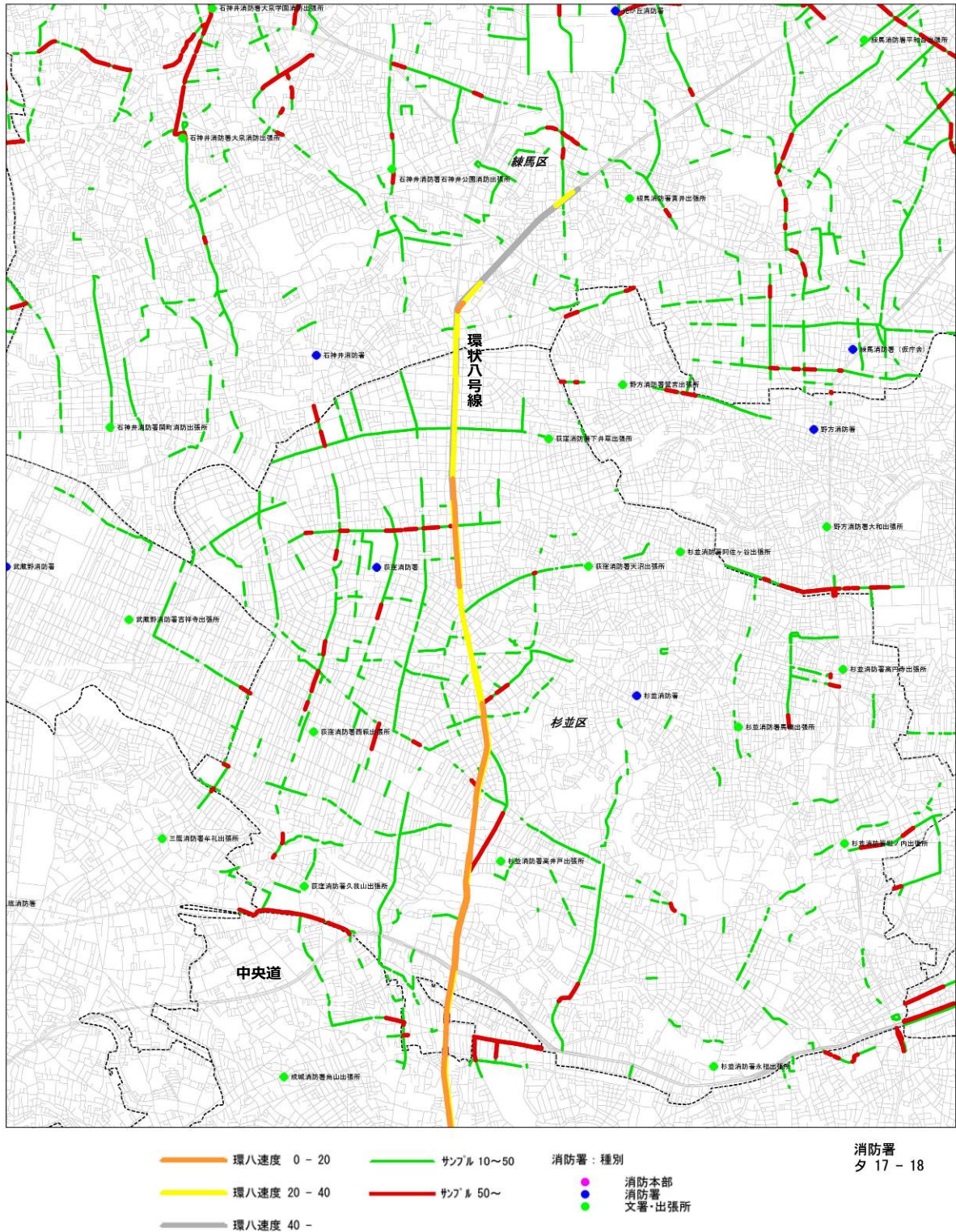


図 6.1-18 消防署と抜け道利用状況 (夕)



## 6.1.7 避難施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と避難施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、杉並区などに多く存在している。

ただし、箇所が疎な区市については、国土数値データとして存在していない可能性もあることに注意が必要である。

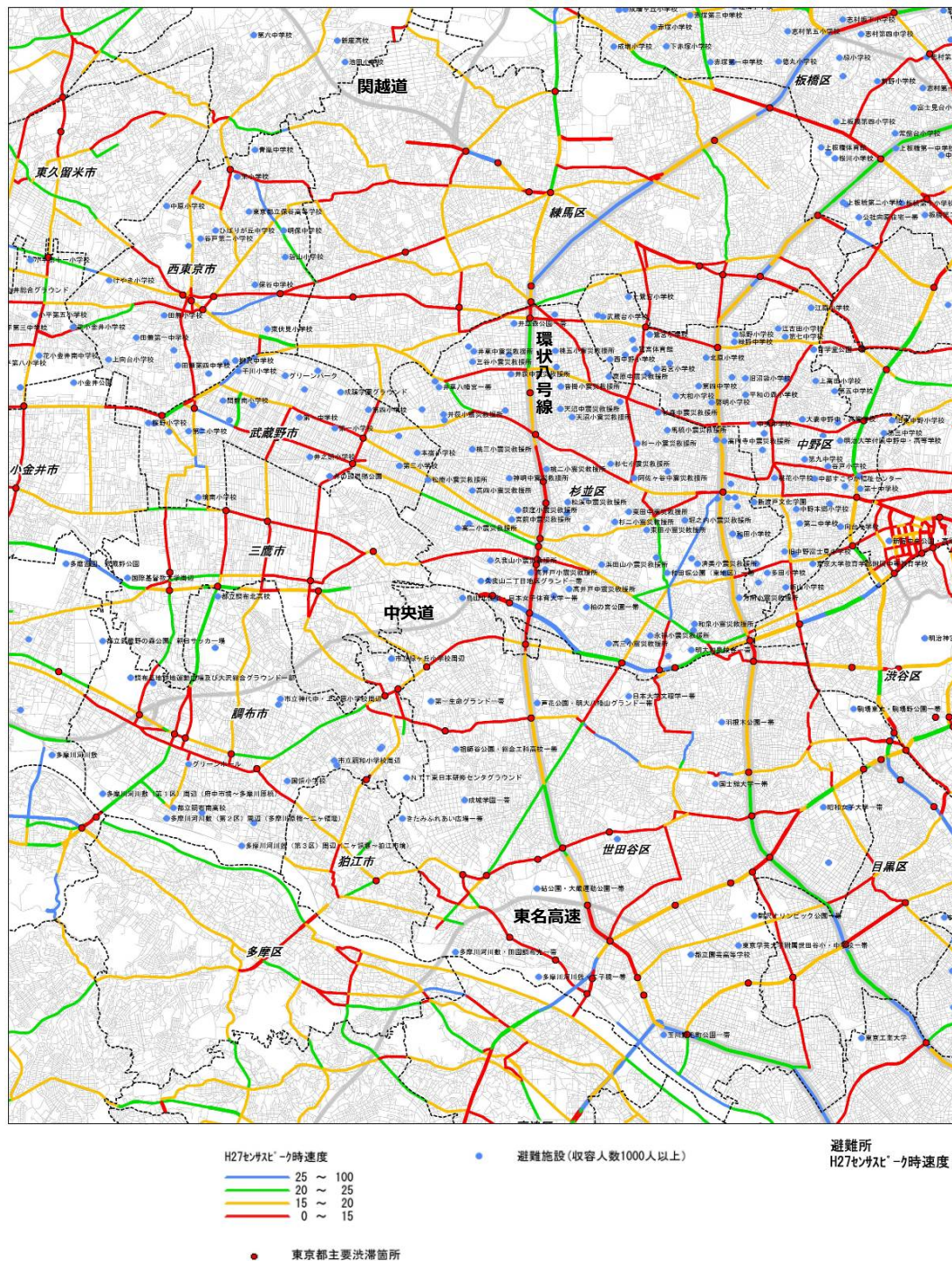


図 6.1-19 避難施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と避難施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、面的に多くの避難施設が存在していることがわかる。

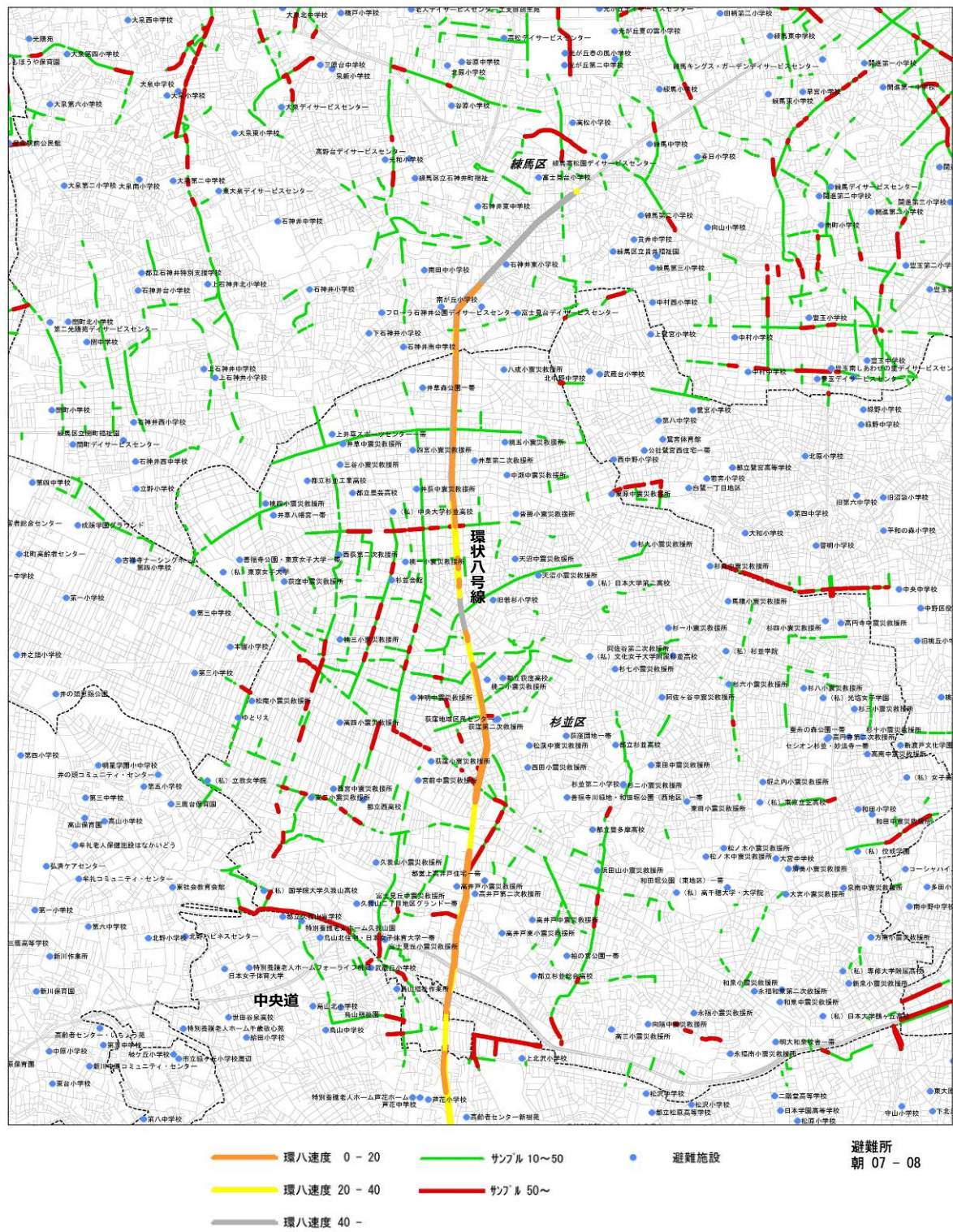


図 6.1-20 避難施設と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と避難施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

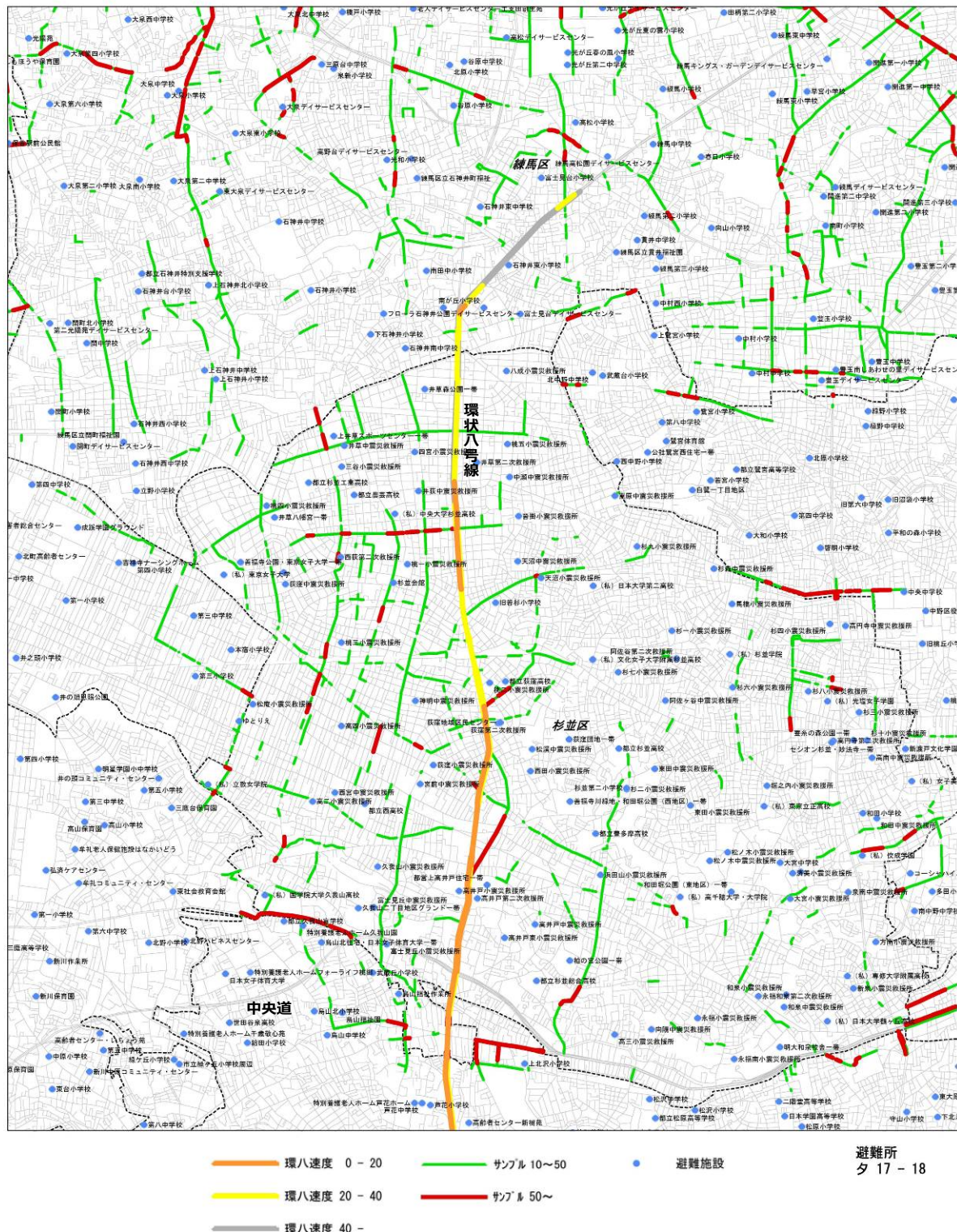


図 6.1-21 避難施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.8 国都道府県の機関

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と国都道府県の機関の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、環八沿線にも多くの国の機関が存在している。なお、機関としては、税務署などが挙げられる。

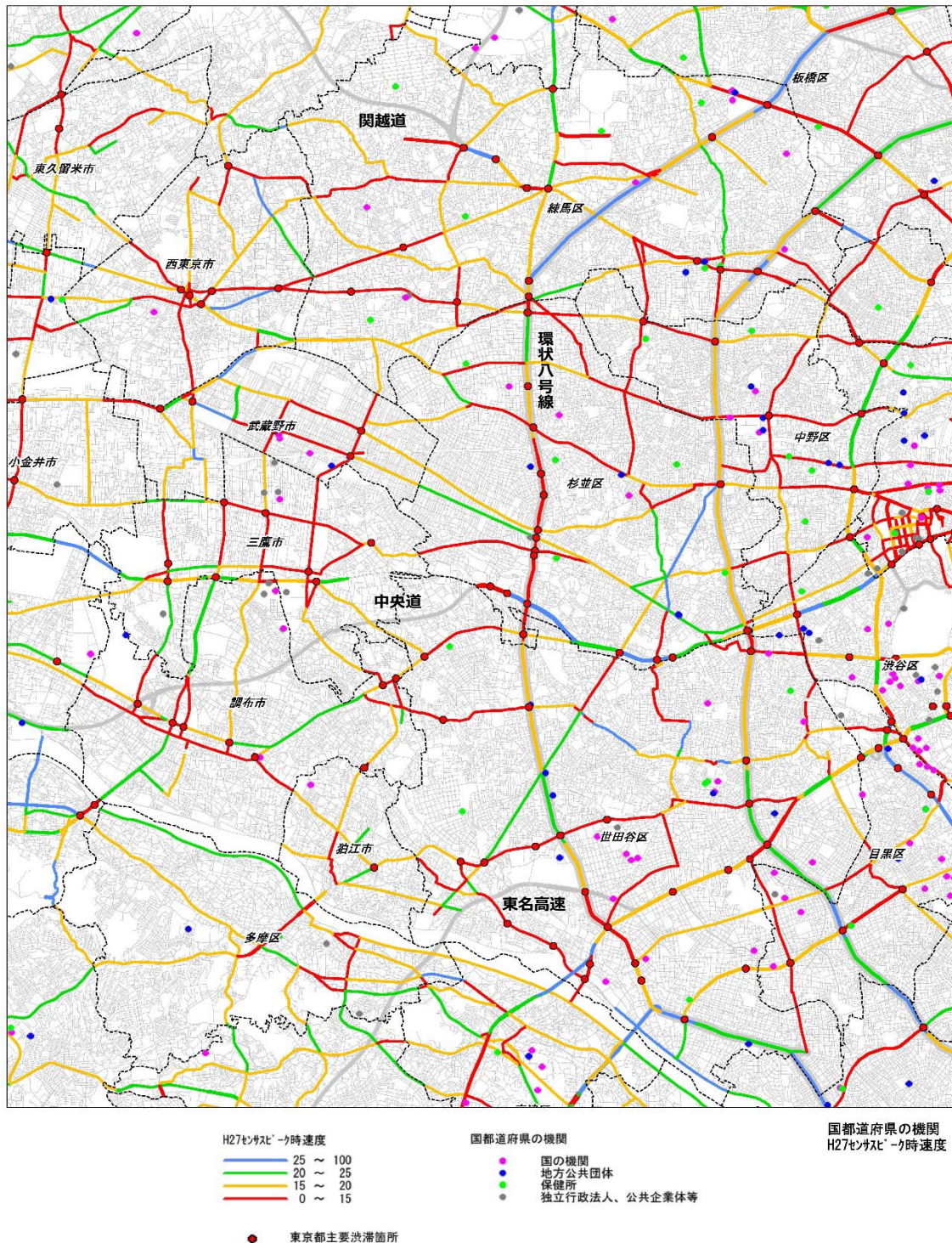


図 6.1-22 国都道府県の機関と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と国都道府県の機関の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、抜け道利用が多いエリアにも多くの機関が存在する。

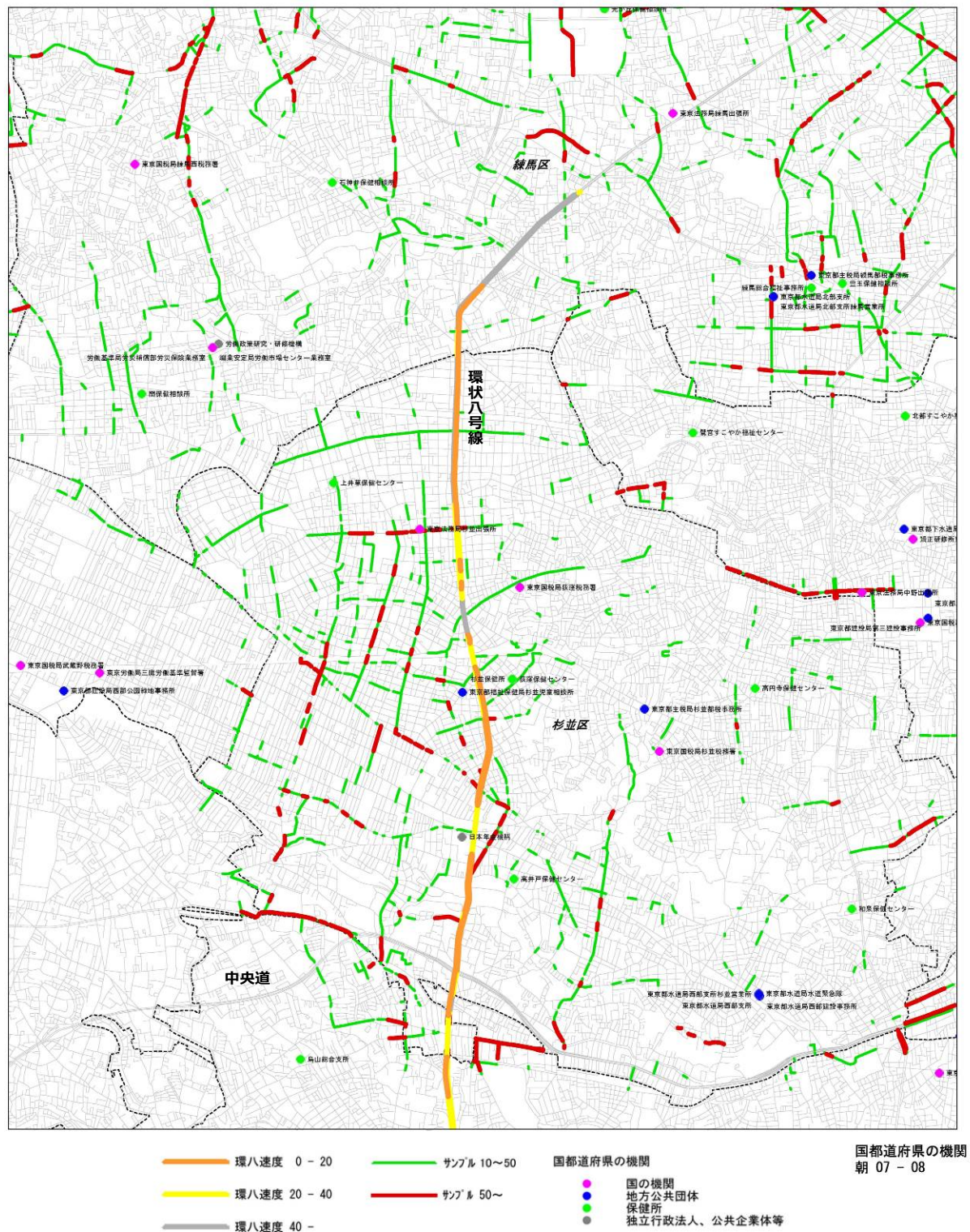


図 6.1-23 国都道府県の機関と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と国都道府県の機関の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

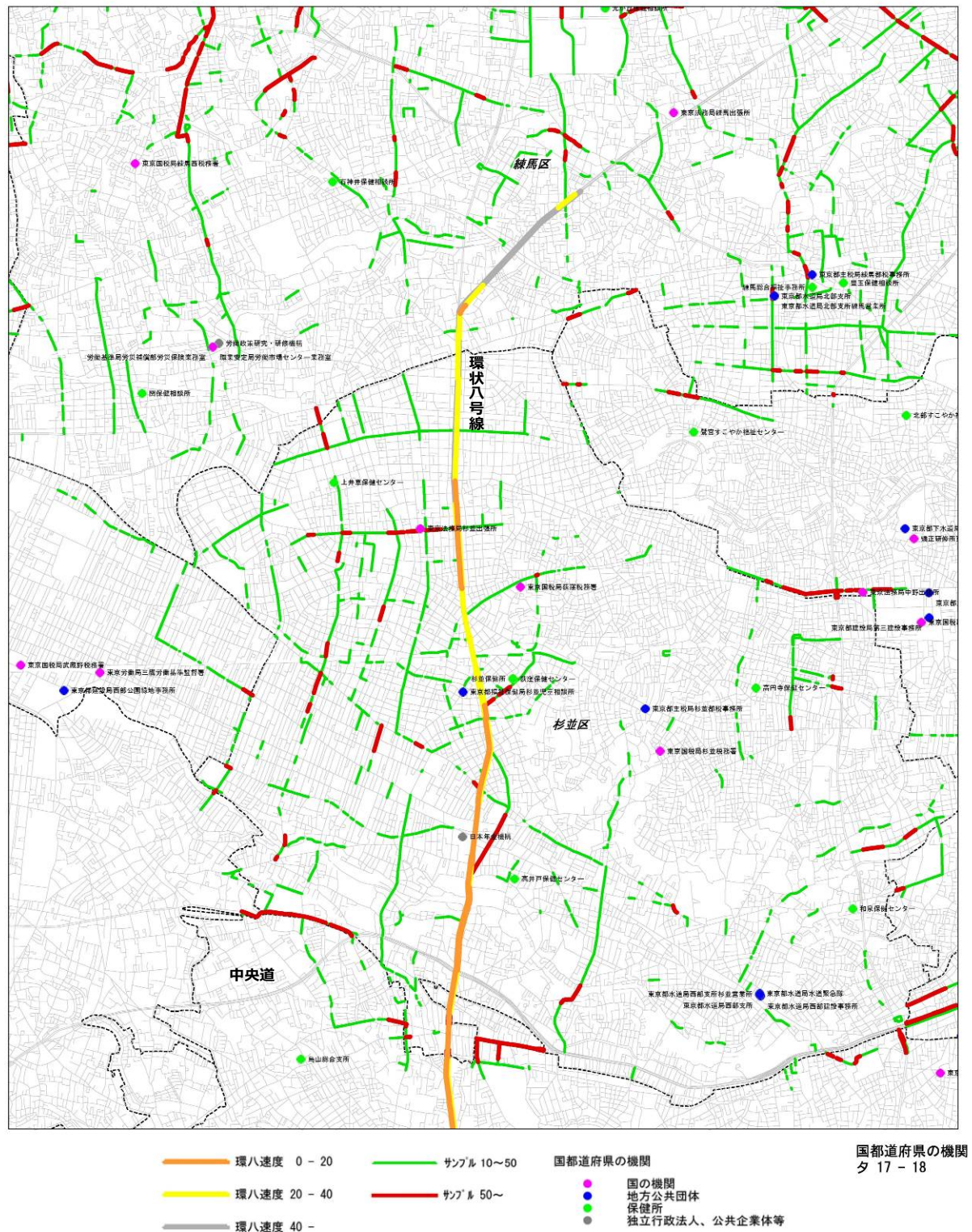


図 6.1-24 国都道府県の機関と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.9 市区町村役場、行政窓口の機関

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と市区町村役場、行政窓口の機関の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。庁舎や出張所が点在していることがわかる。

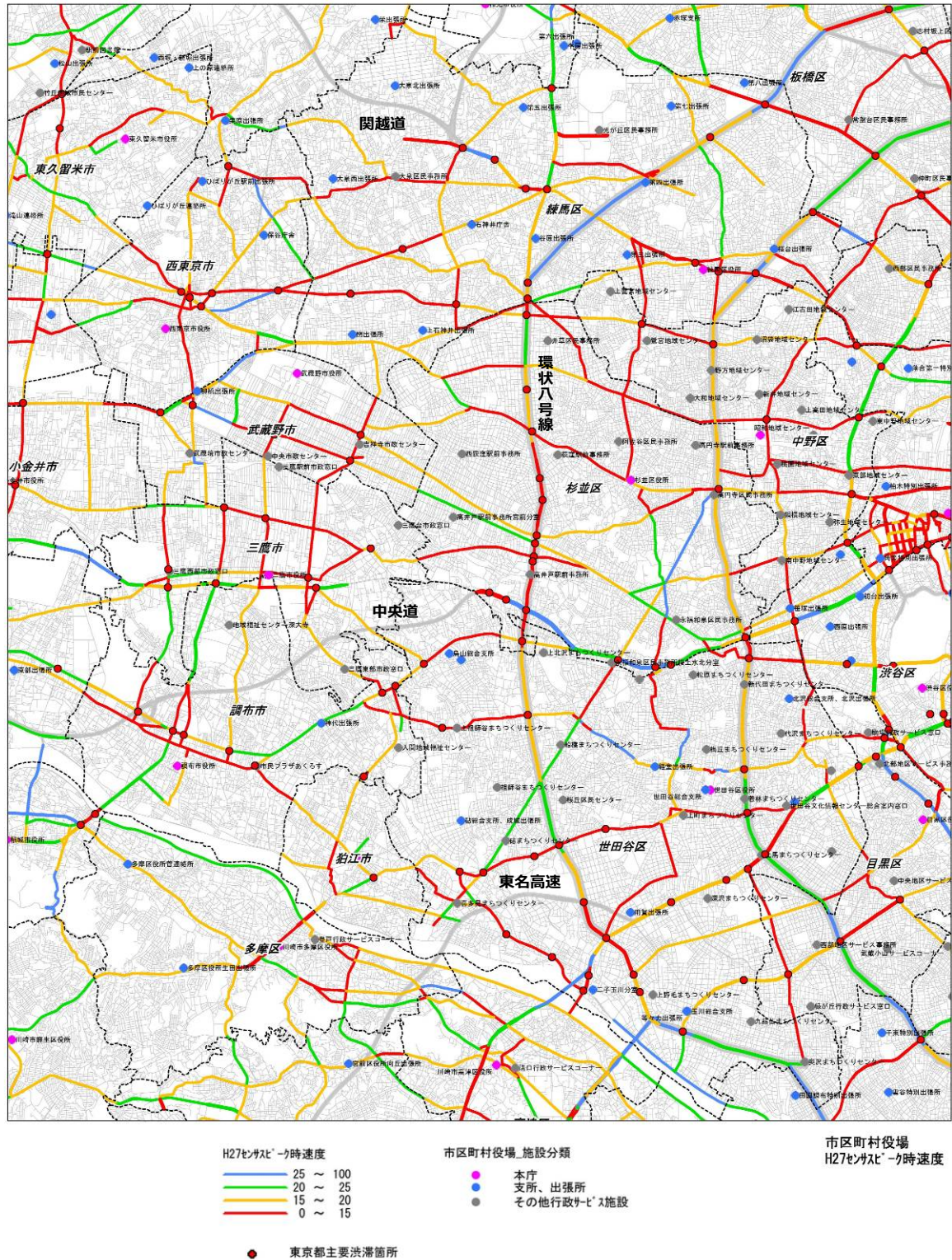


図 6.1-25 市区町村役場、行政窓口と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と市区町村役場、行政窓口の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、細街路が多く存在するエリアにも機関が存在することがわかる。

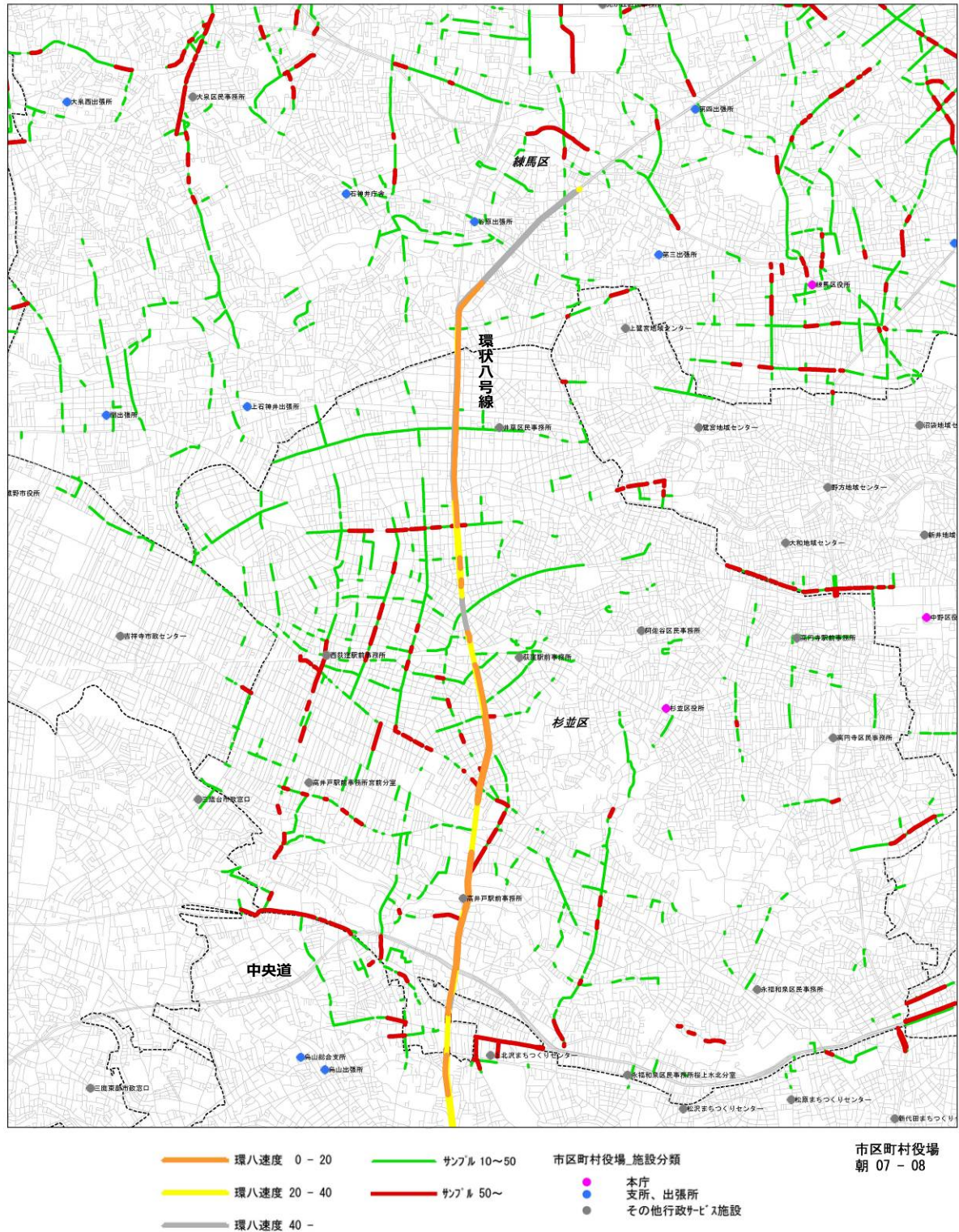


図 6.1-26 市区町村役場、行政窓口と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と市区町村役場、行政窓口の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

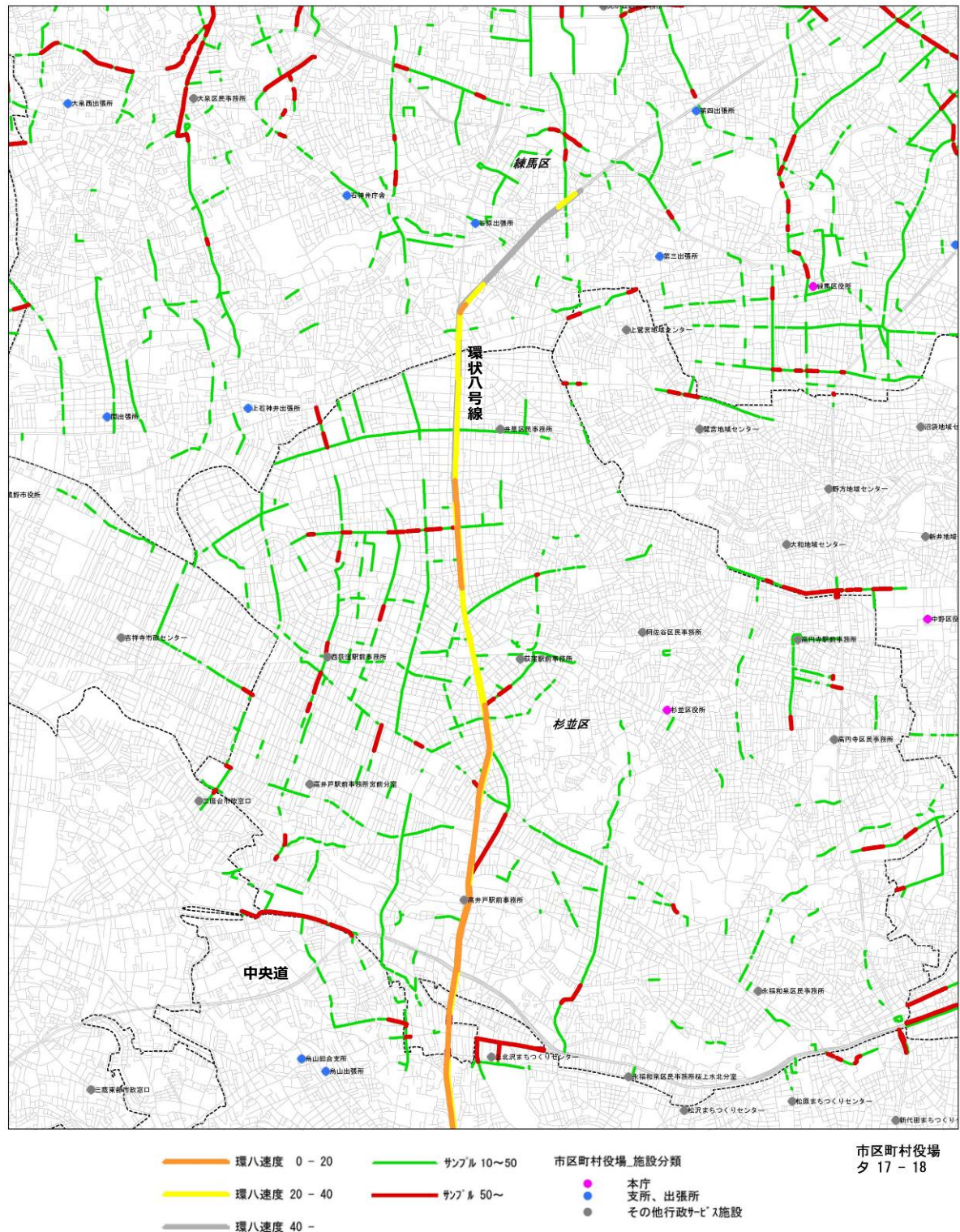


図 6.1-27 市区町村役場、行政窓口と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.10 公的集会施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と公的集会施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、面的にさまざまな箇所で多くの施設が存在することがわかる。

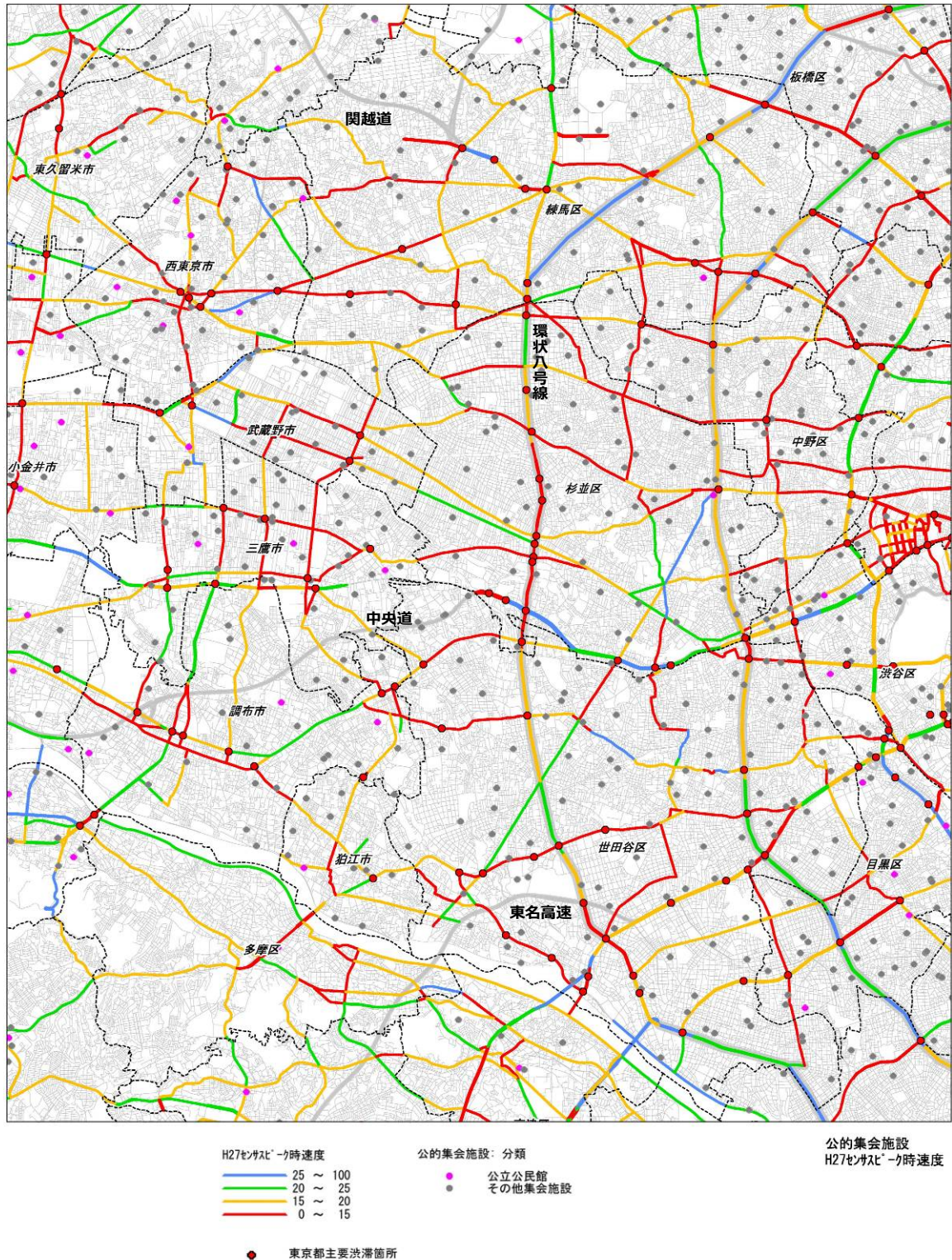


図 6.1-28 公的集会施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と公的集会施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。生活道路が多くあるエリアに集会所などが多いことがわかる。

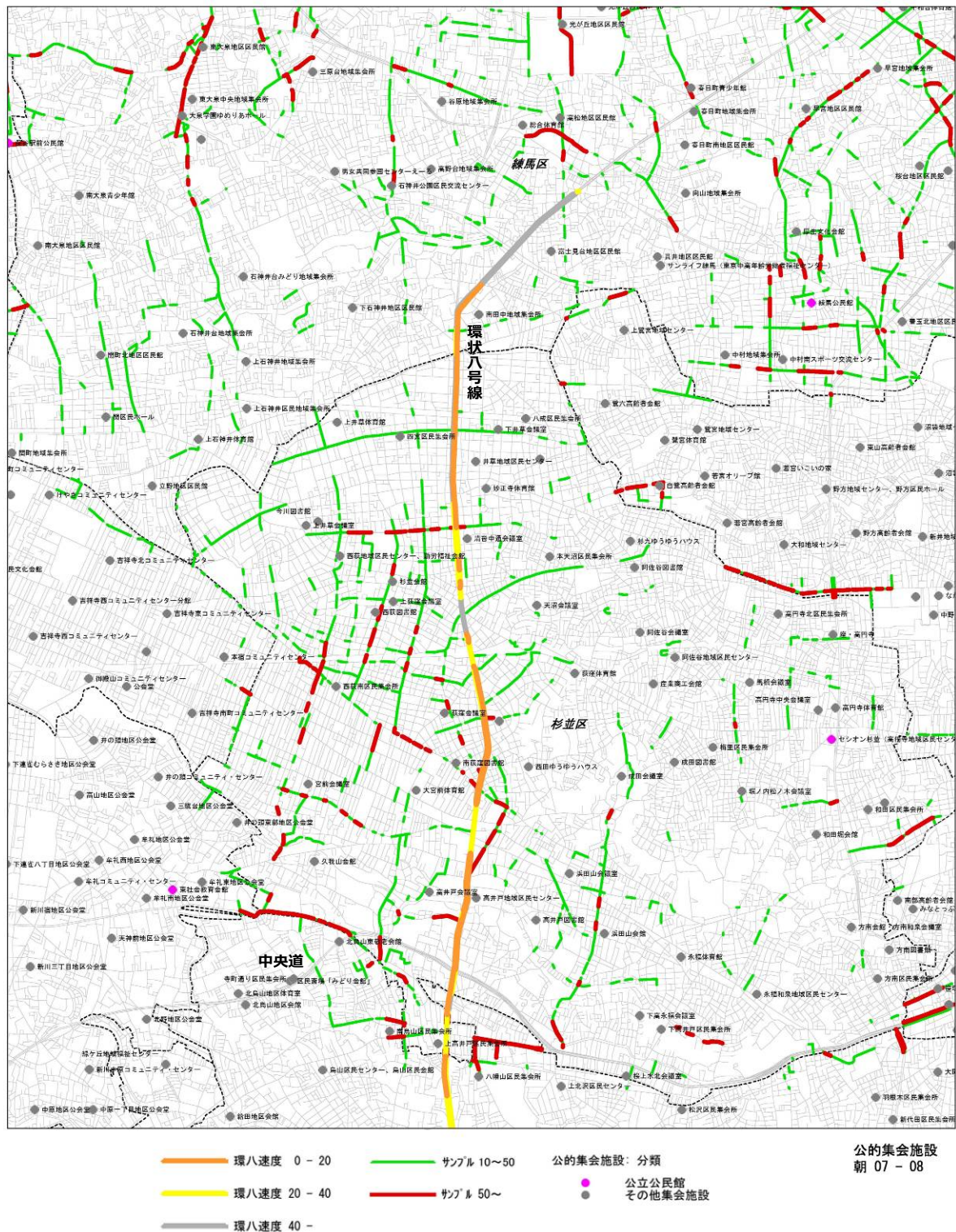


図 6.1-29 公的集会施設と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と公的集会施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

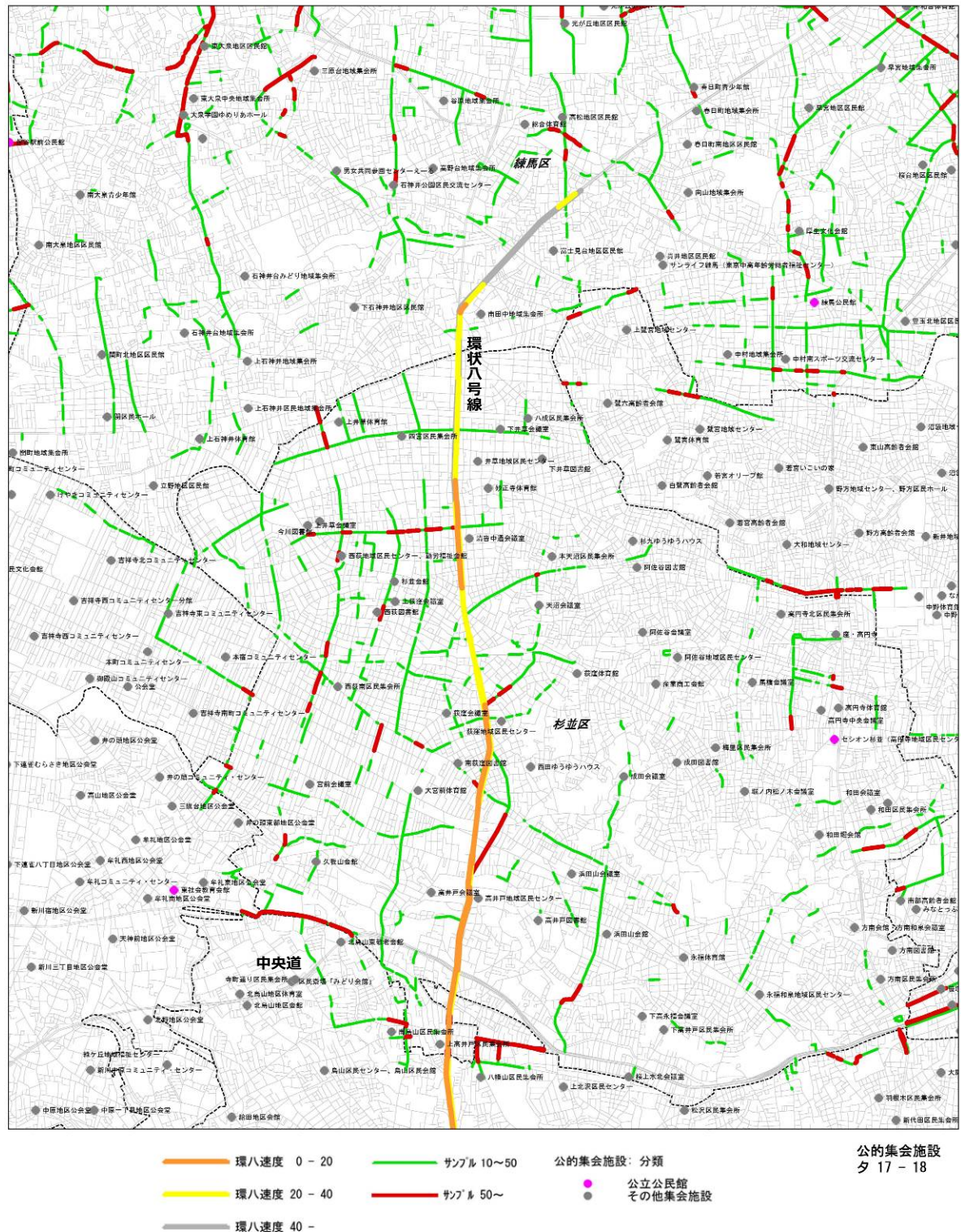


図 6.1-30 公的集会施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.11 集客施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と集客施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、吉祥寺周辺などに劇場などが多く存在していることなどがわかる。

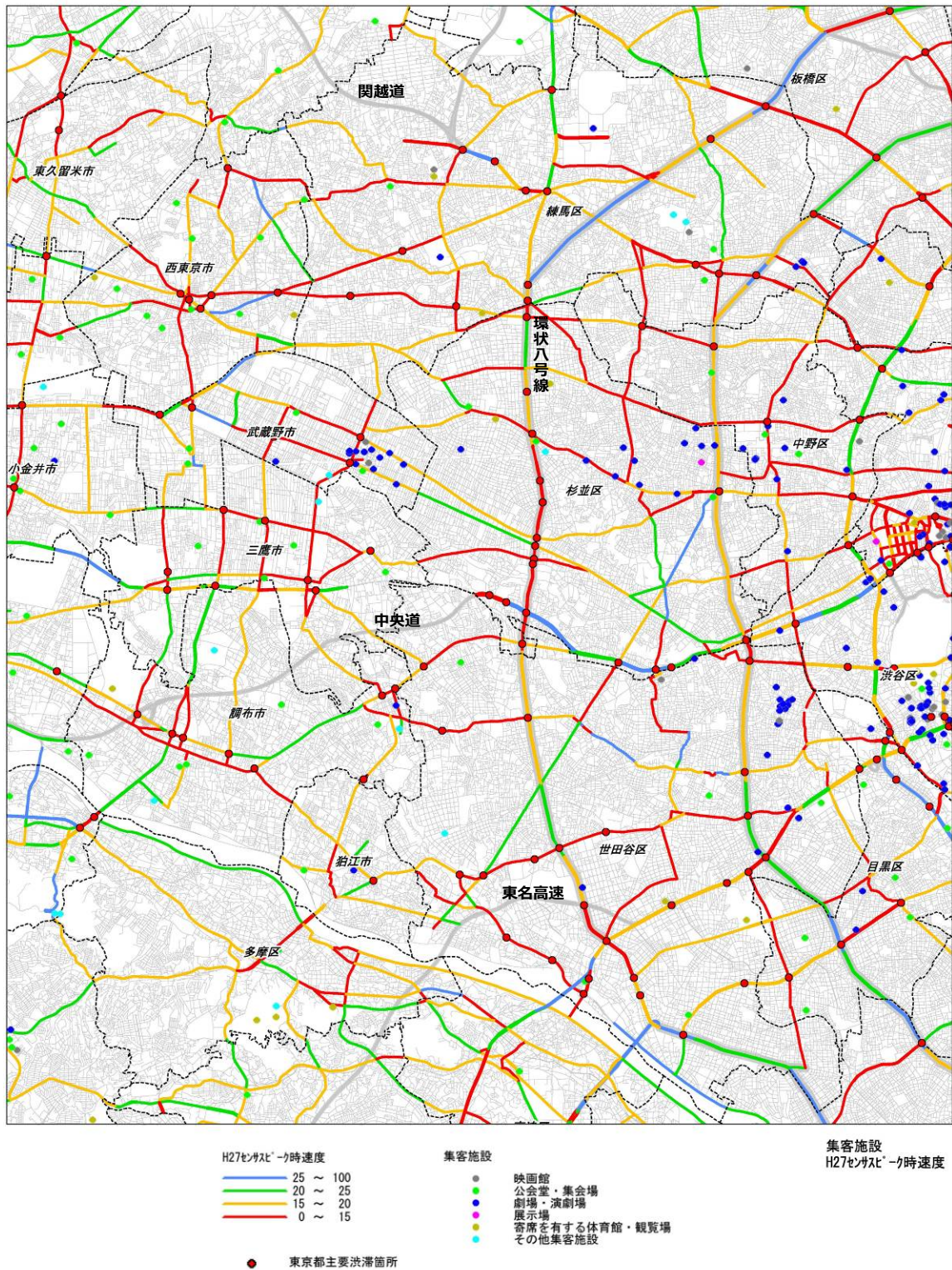


図 6.1-31 集客施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と集客施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、抜け道利用の多いエリアにも劇場などが存在していることがわかる。

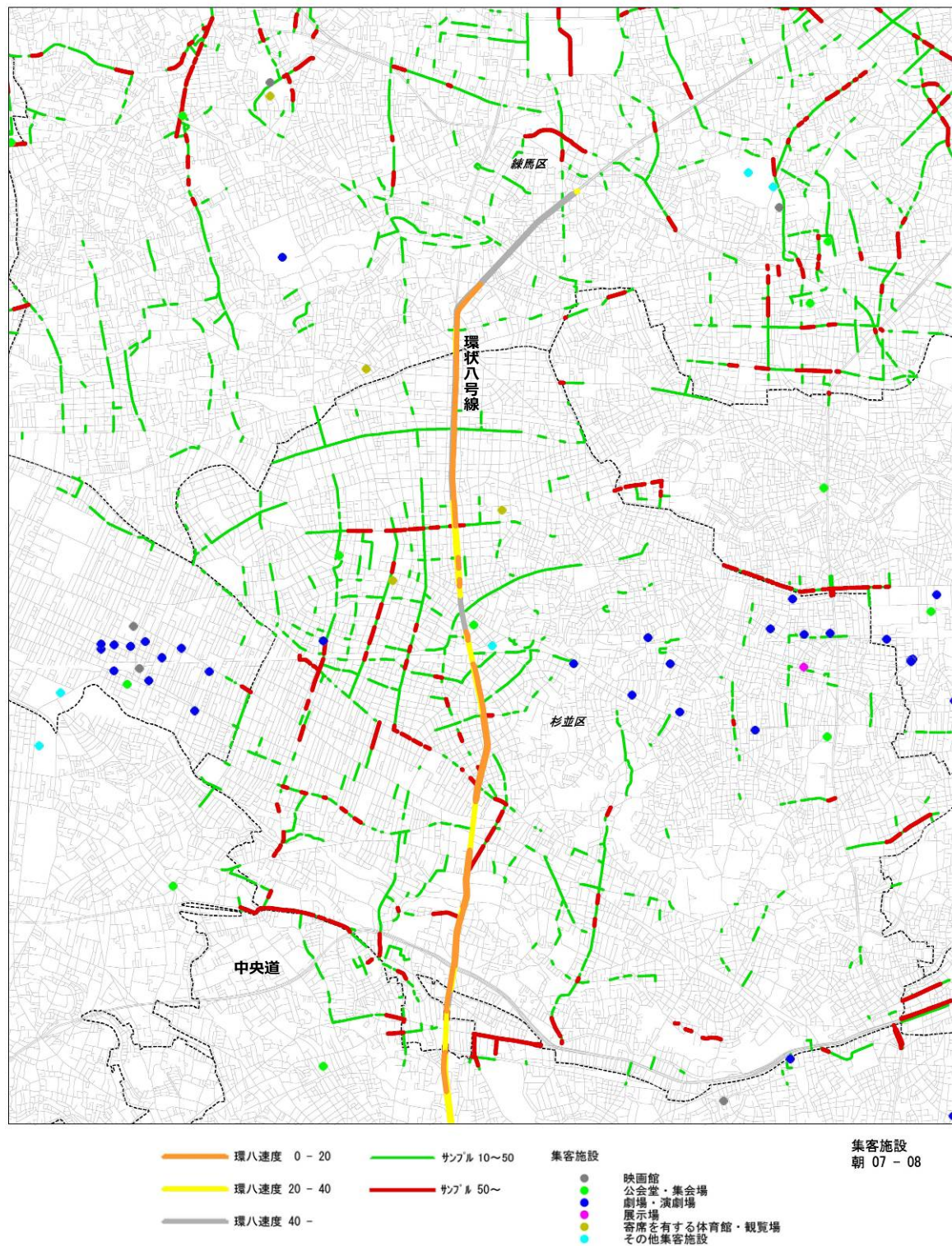


図 6.1-32 集客施設と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と集客施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

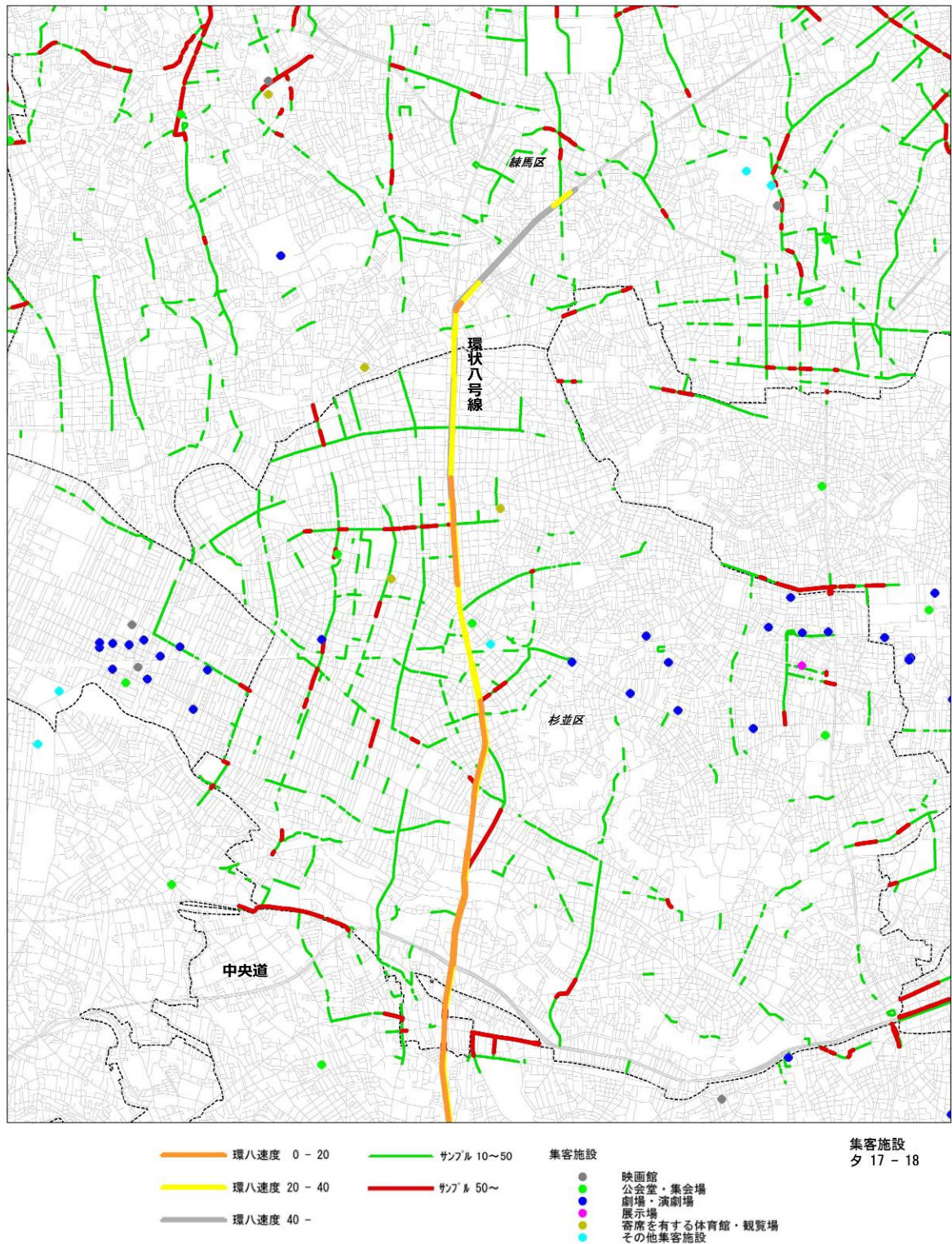


図 6.1-33 集客施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.12 文化施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と文化施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、さまざまな箇所で体育館などが存在していることがわかる。

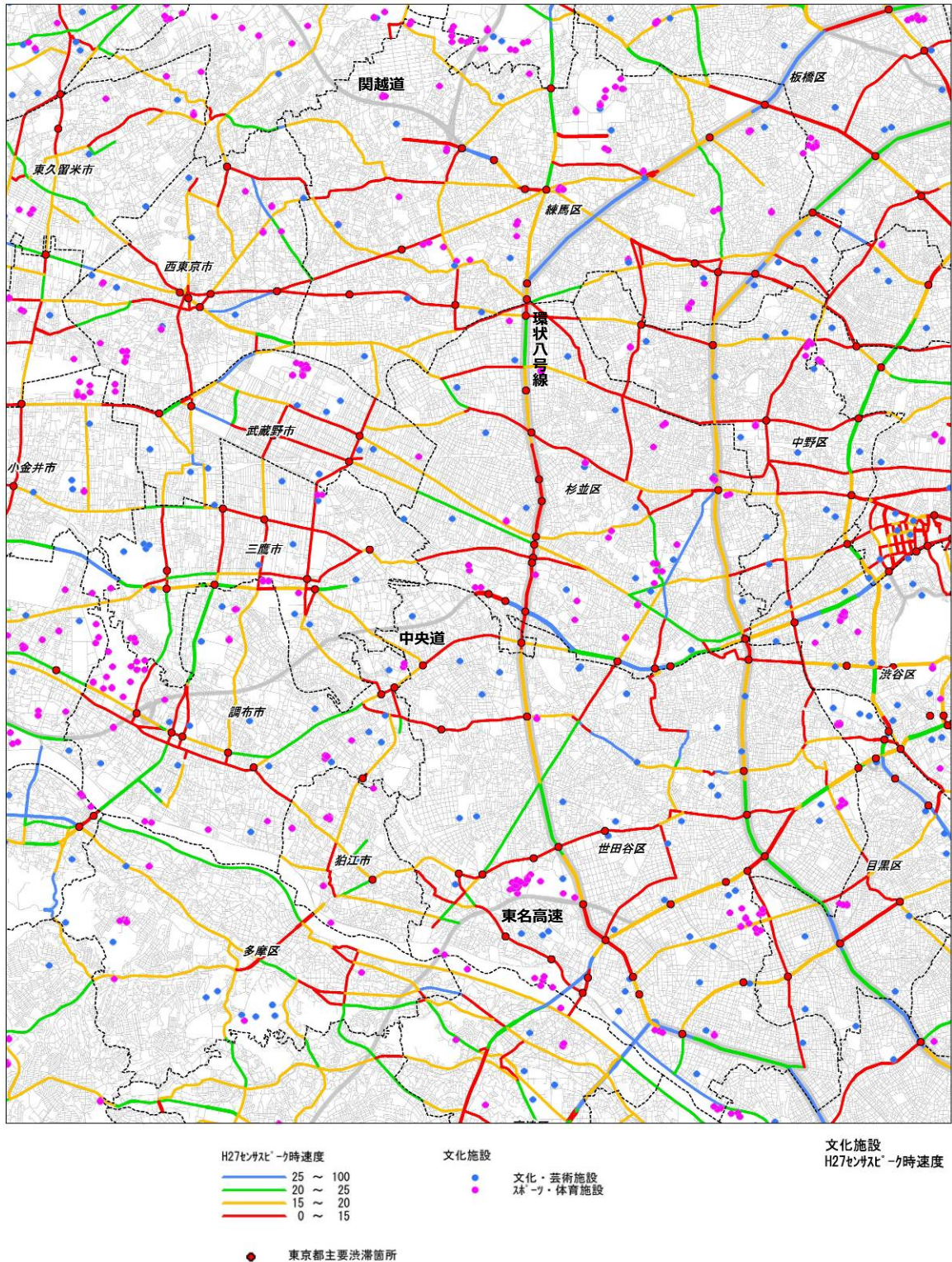


図 6.1-34 文化施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と文化施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、抜け道利用が多い沿線に体育館や図書館などが存在していることがわかる。

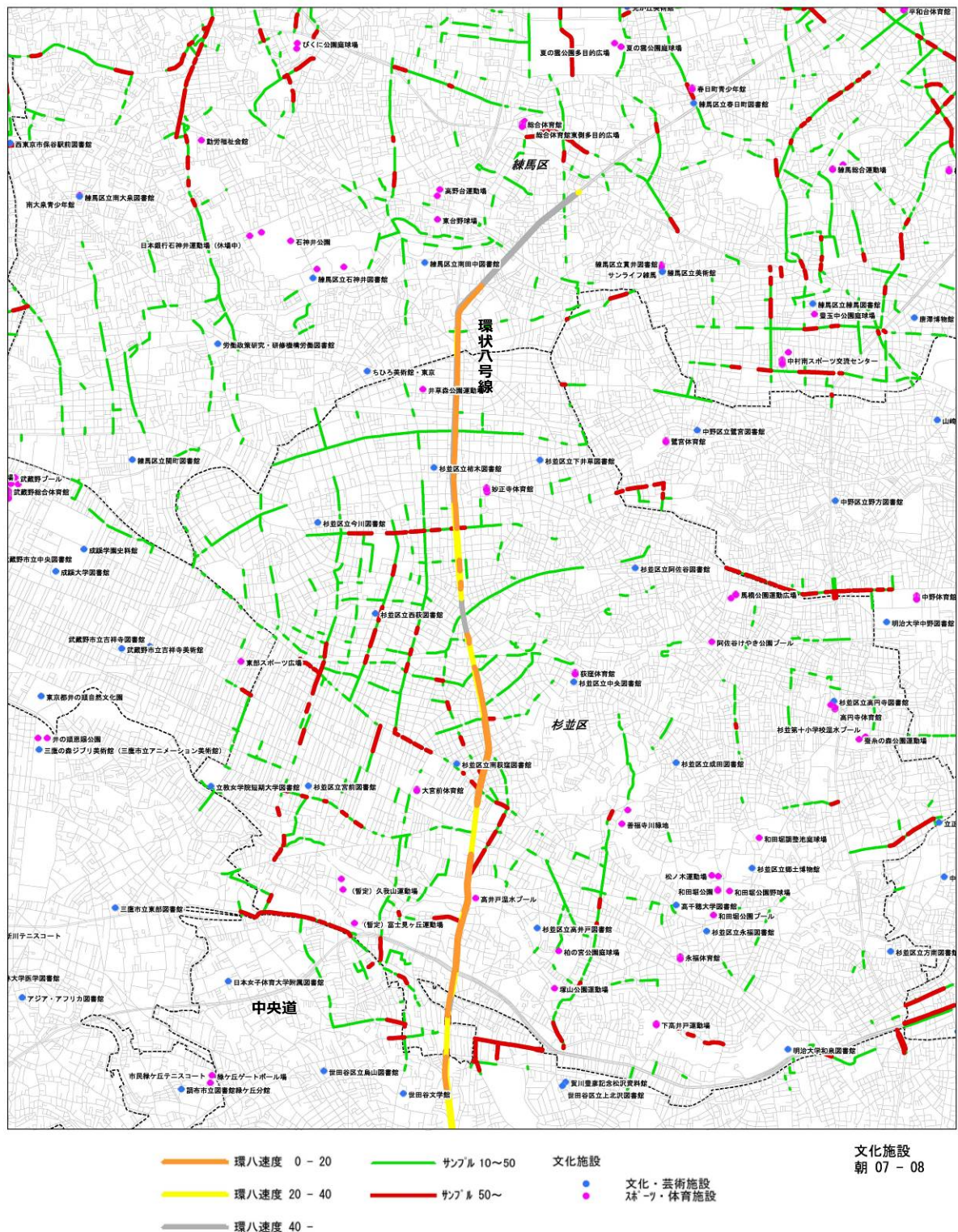


図 6.1-35 文化施設と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と文化施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

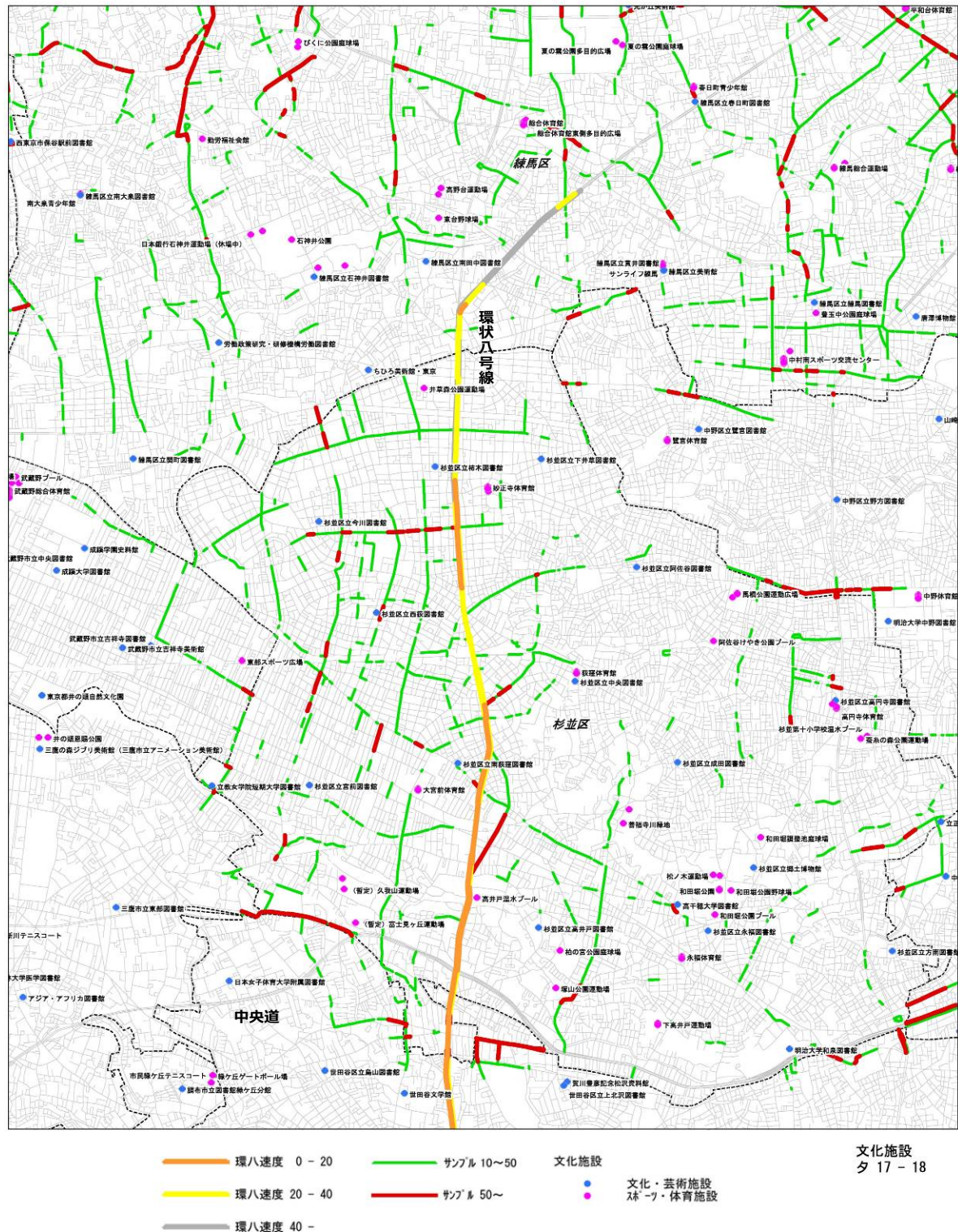


図 6.1-36 文化施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.13 文化財

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と文化財の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。狛江市などの多摩川沿いなどに多くの文化財が存在していることがわかる。

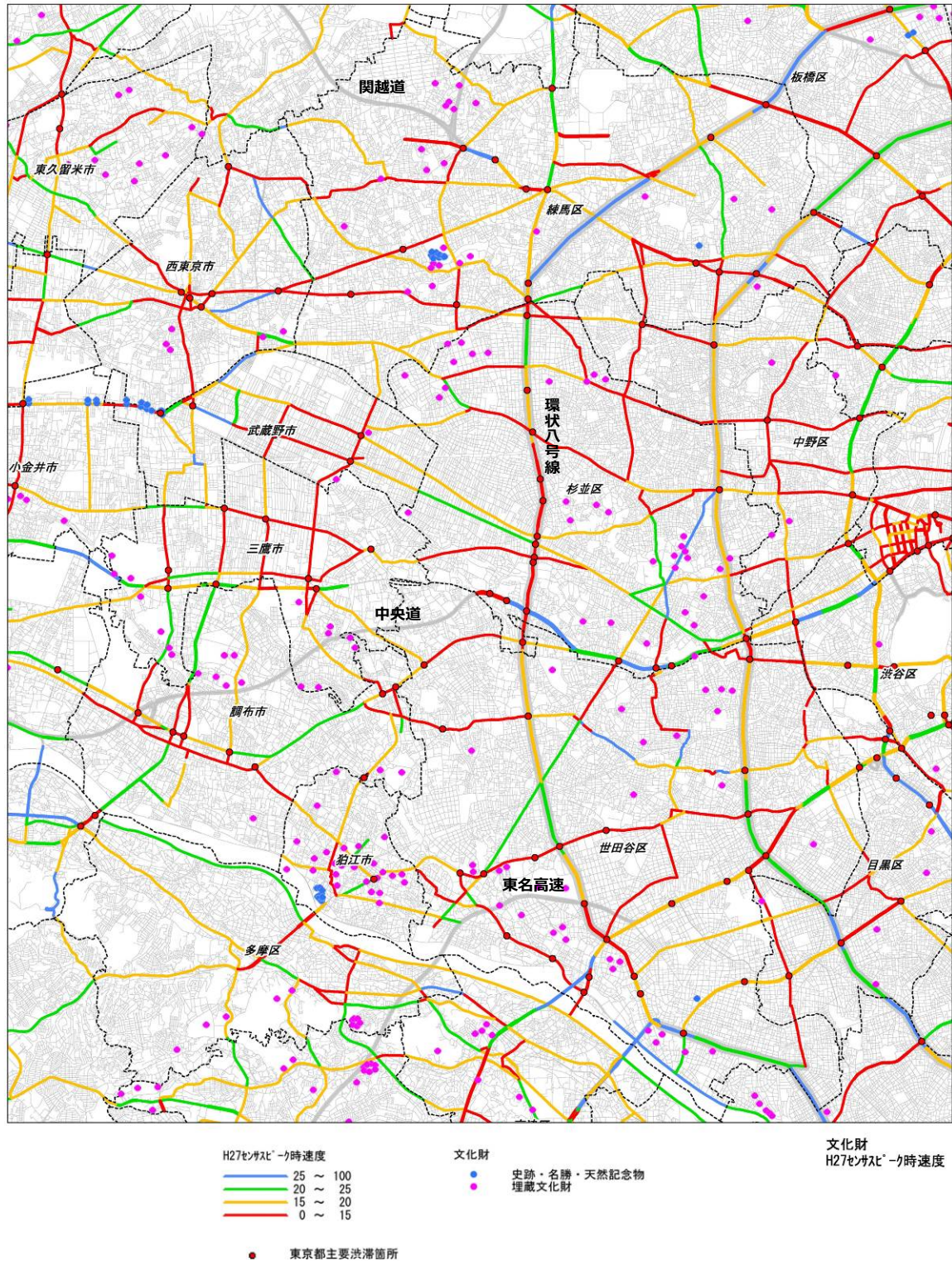


図 6.1-37 文化財と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と文化財の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。細街路沿線などにはあまり存在していないが、さまざまな箇所に文化財が存在していることがわかる。

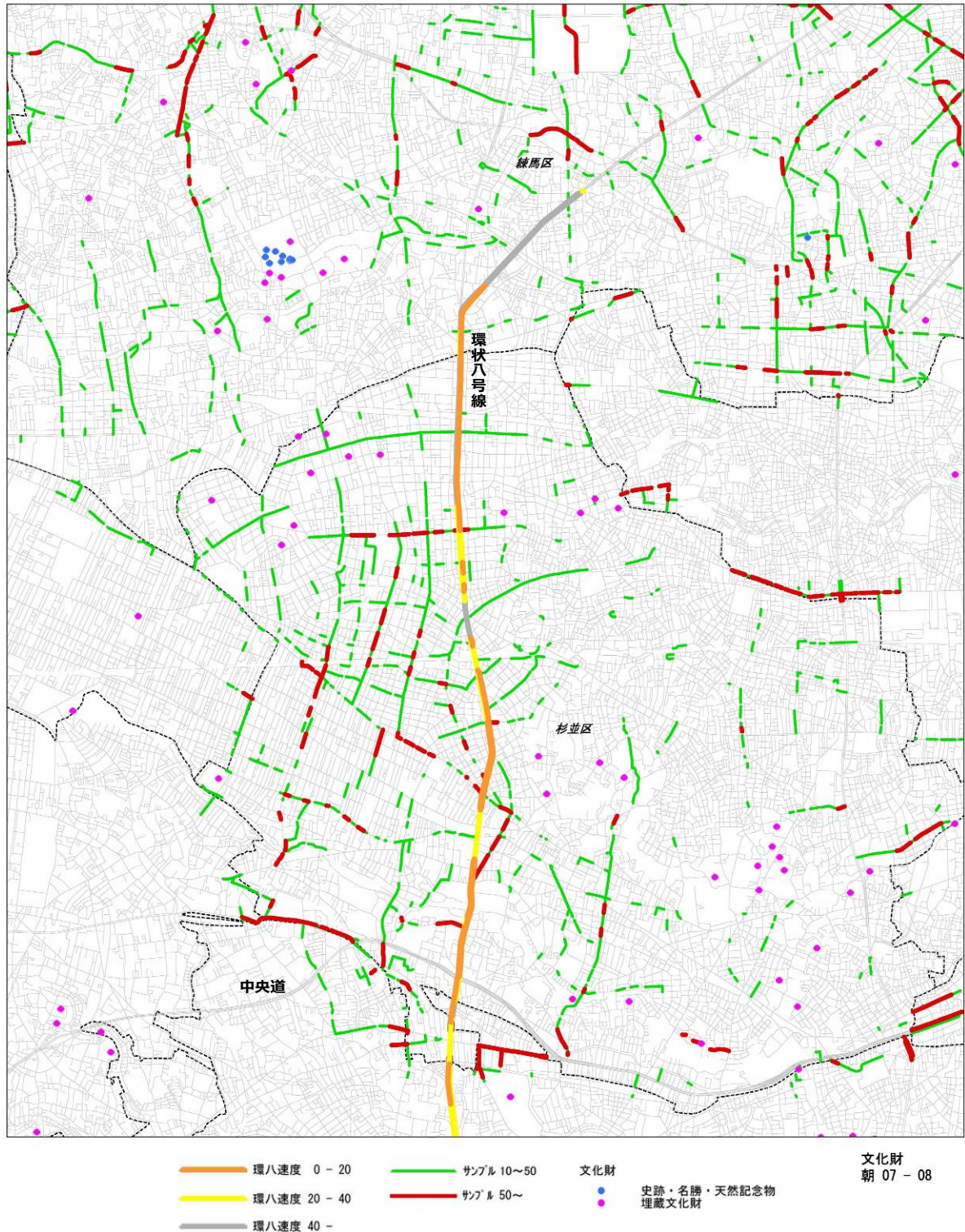


図 6.1-38 文化財と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と文化財の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

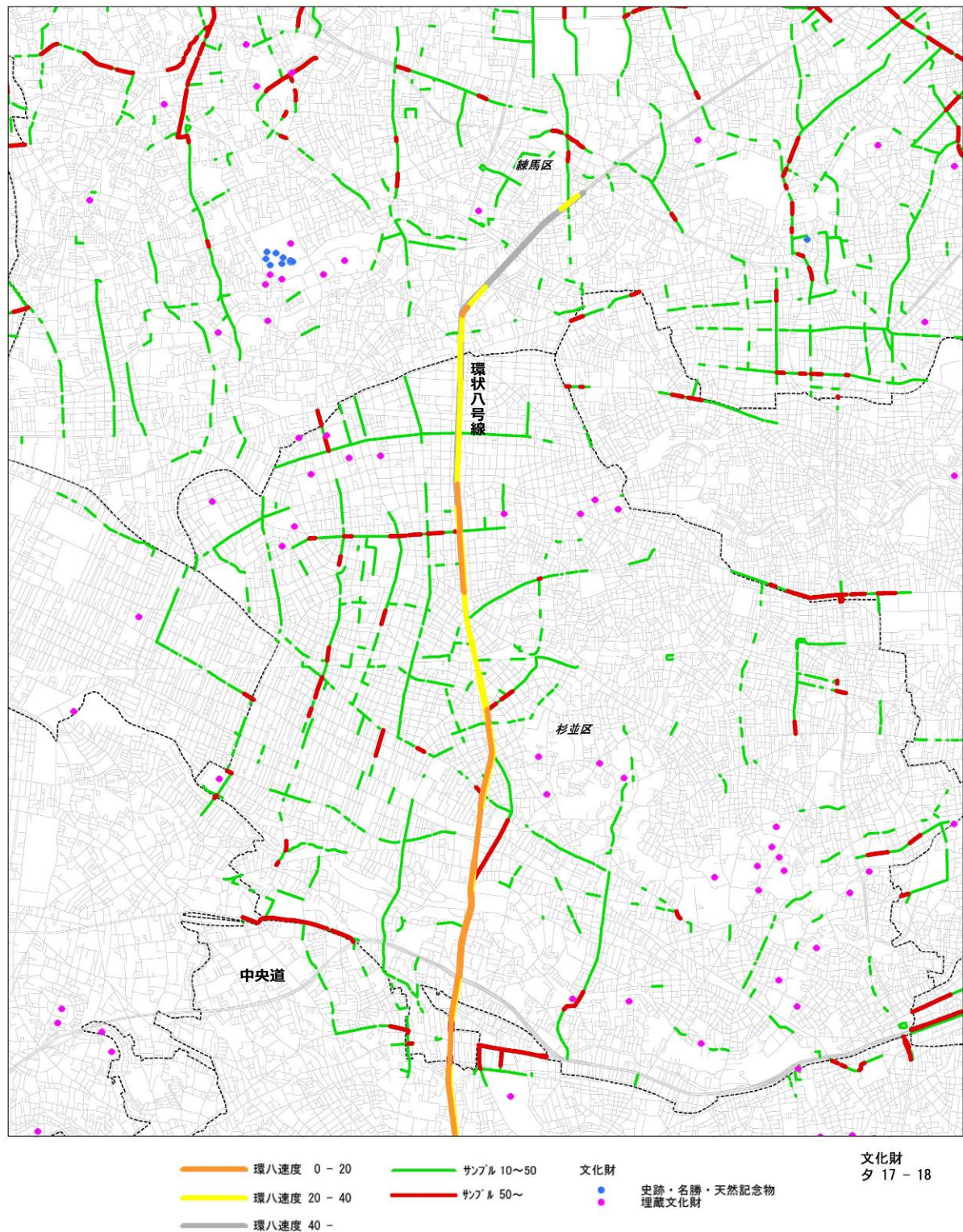


図 6.1-39 文化財と抜け道利用状況 (夕)



## 6.1.14 都市公園

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と都市公園の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、環状八号線沿線やその他の地域問わず面的に多く存在していることがわかる。

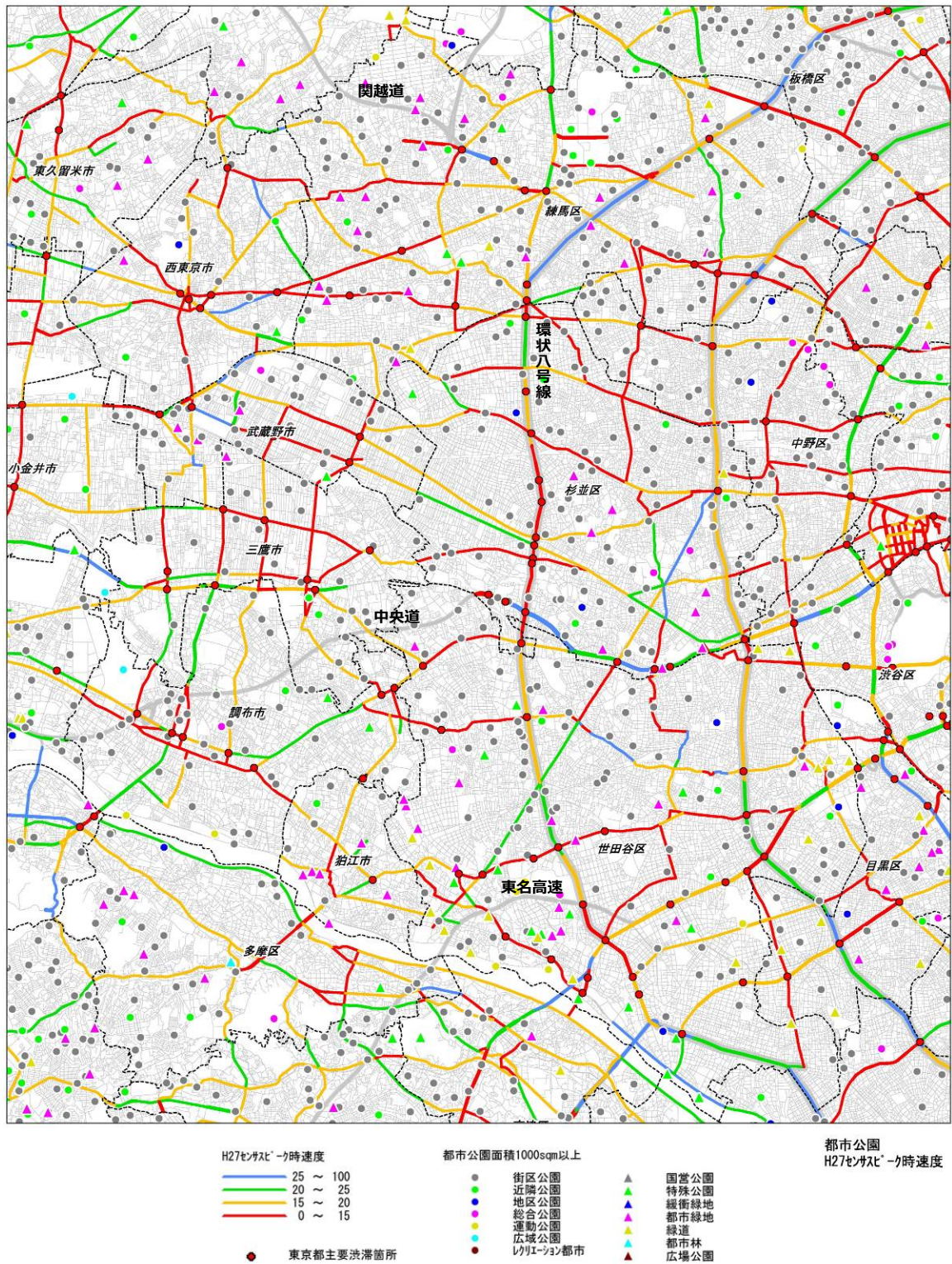


図 6.1-40 都市公園と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と都市公園の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。抜け道利用が多い道路沿線にも多くの公園が存在していることがわかる。

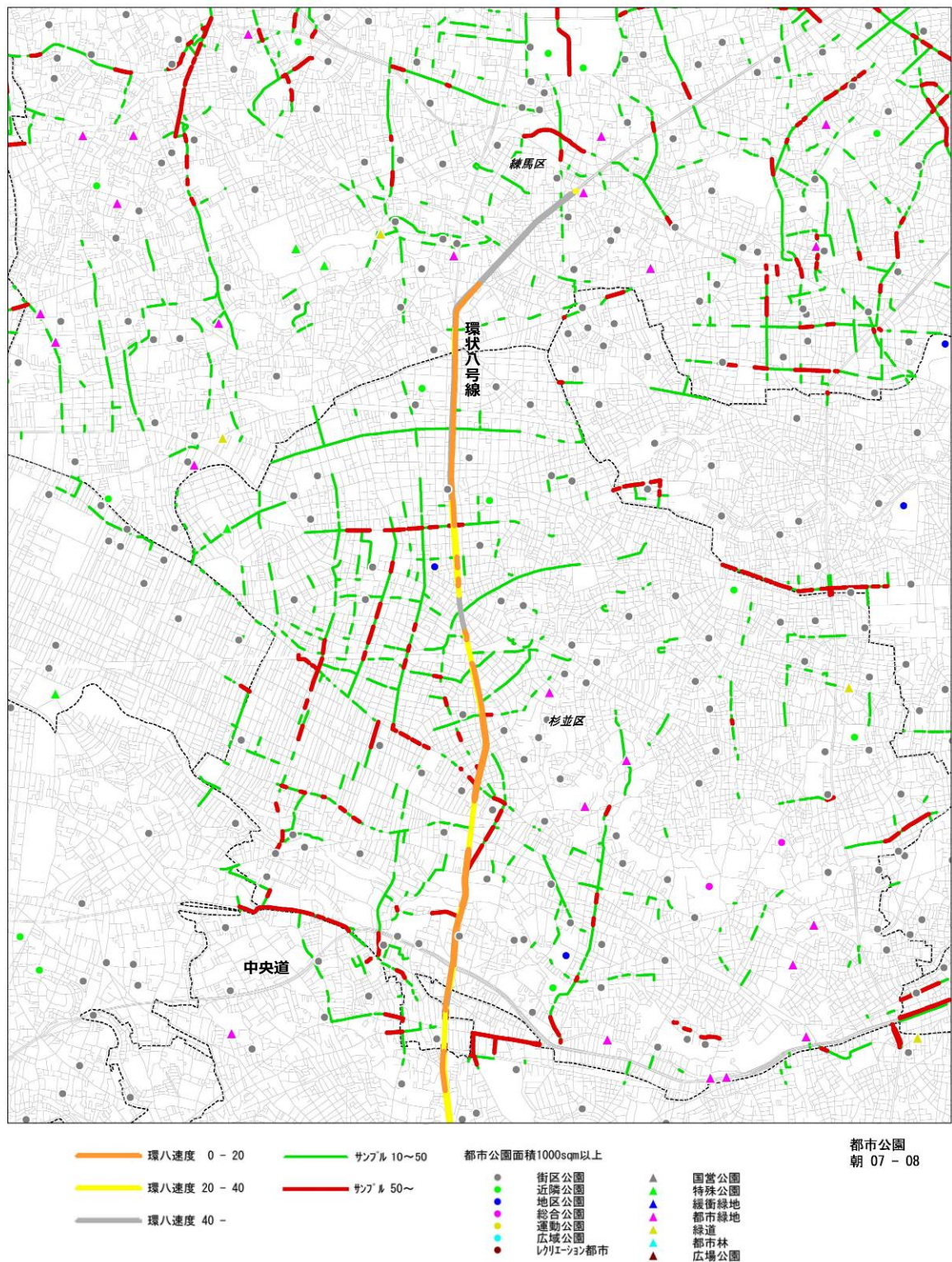


図 6.1-41 都市公園と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と都市公園の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

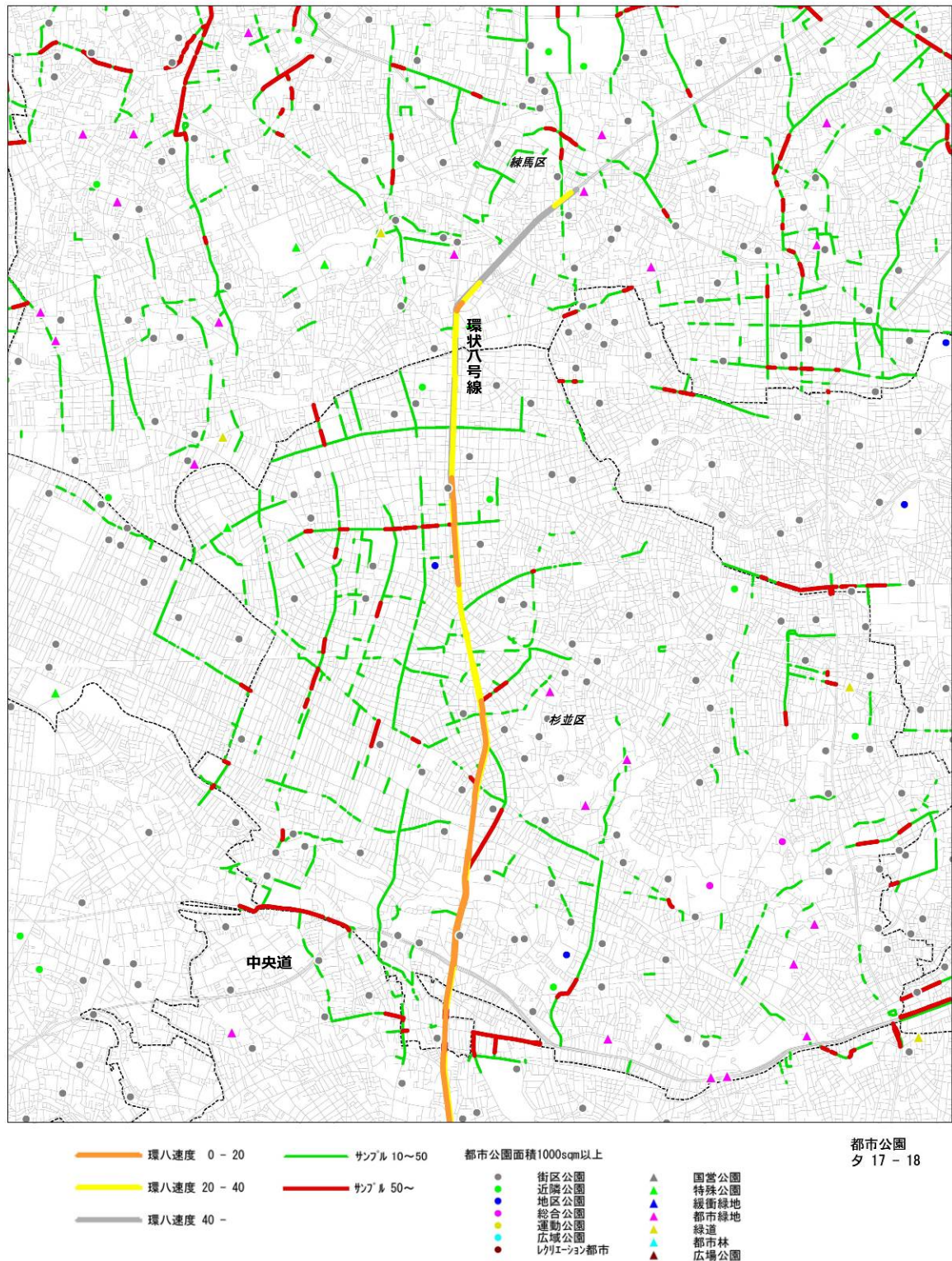


図 6.1-42 都市公園と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.15 郵便局

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と郵便局の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。環状八号線には荻窪郵便局をはじめとして多くの郵便局が存在している。

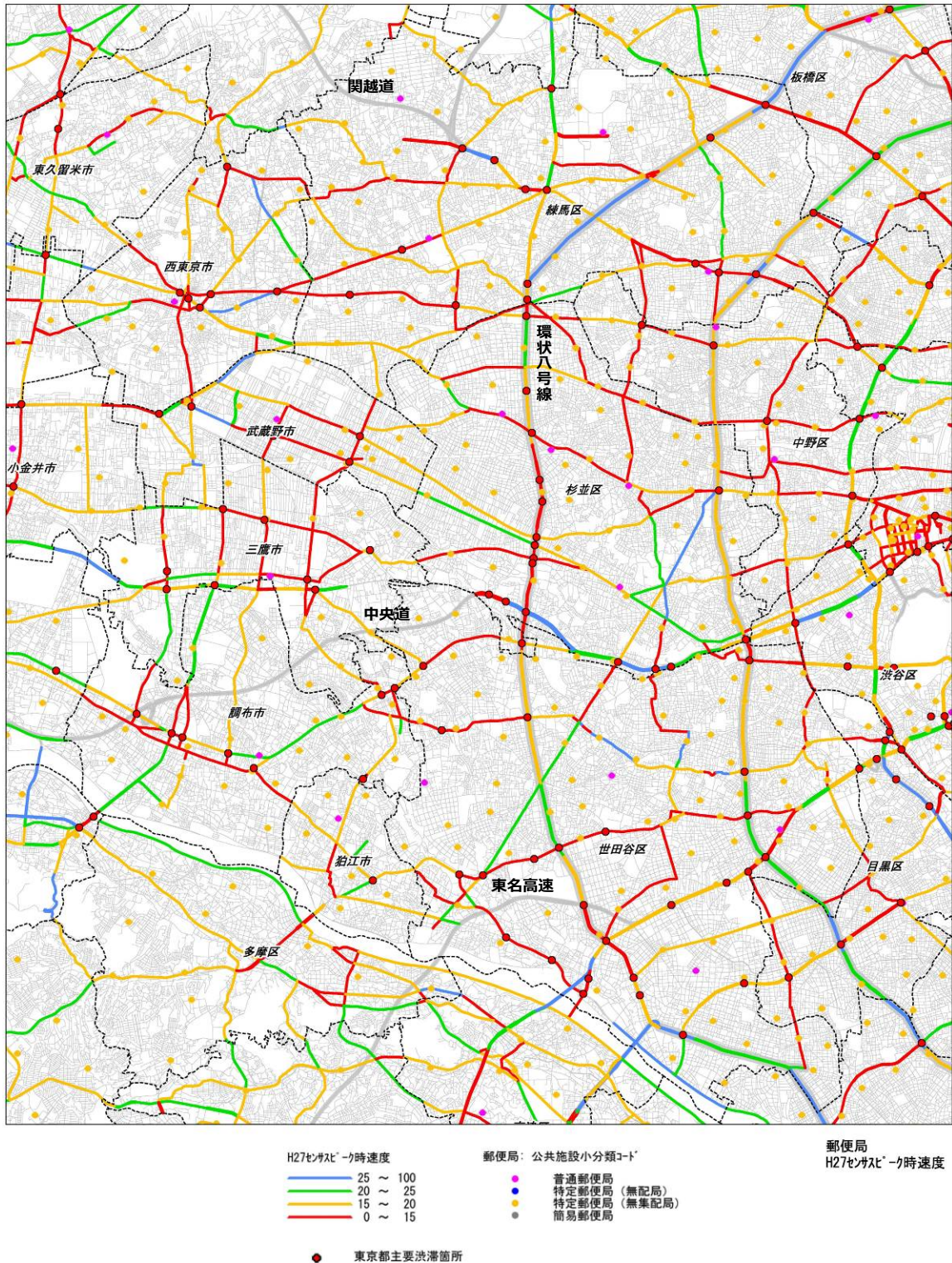


図 6.1-43 郵便局と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と郵便局の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。抜け道として利用されている路線の沿線にも郵便局が多く存在する。

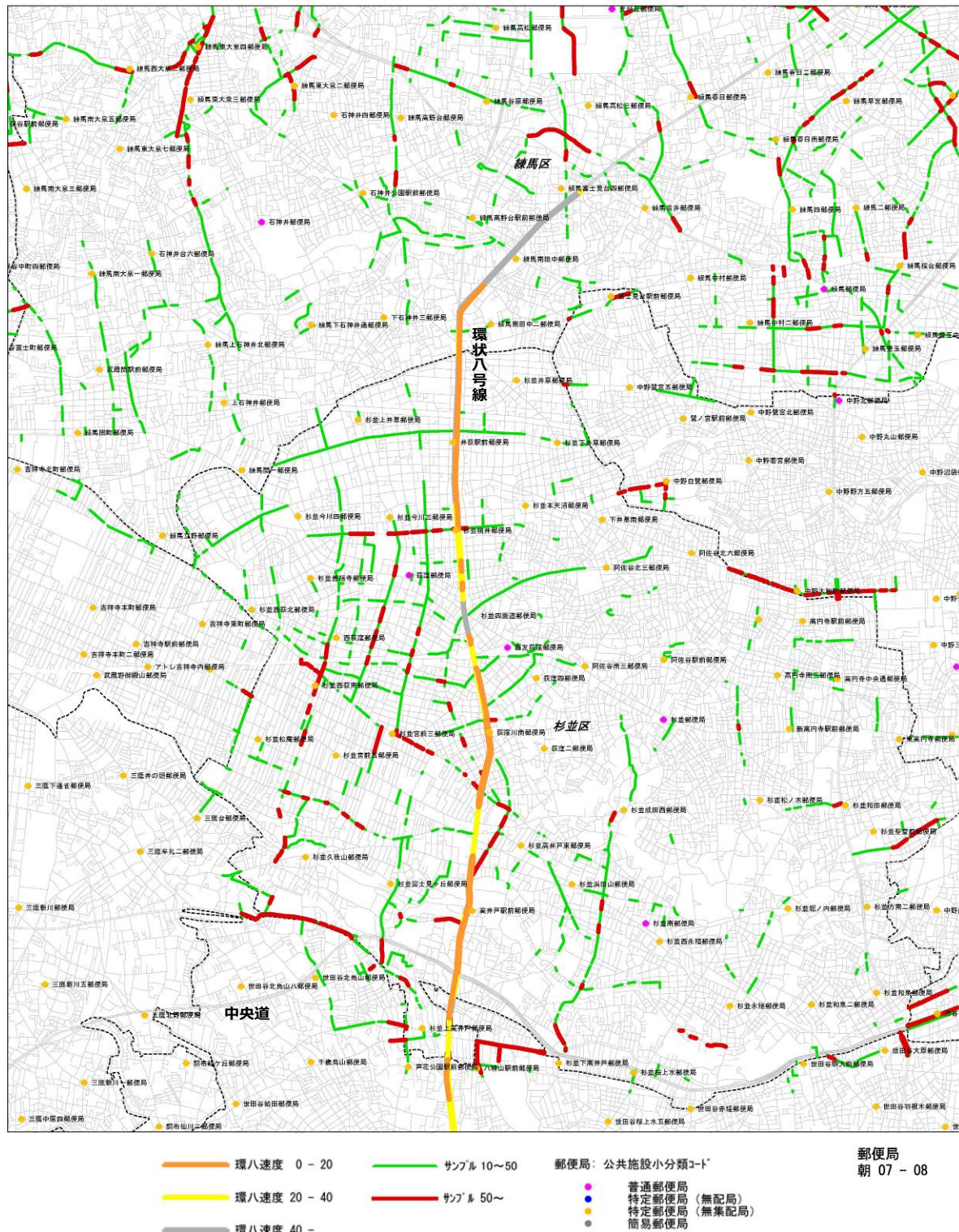


図 6.1-44 郵便局と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と郵便局の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

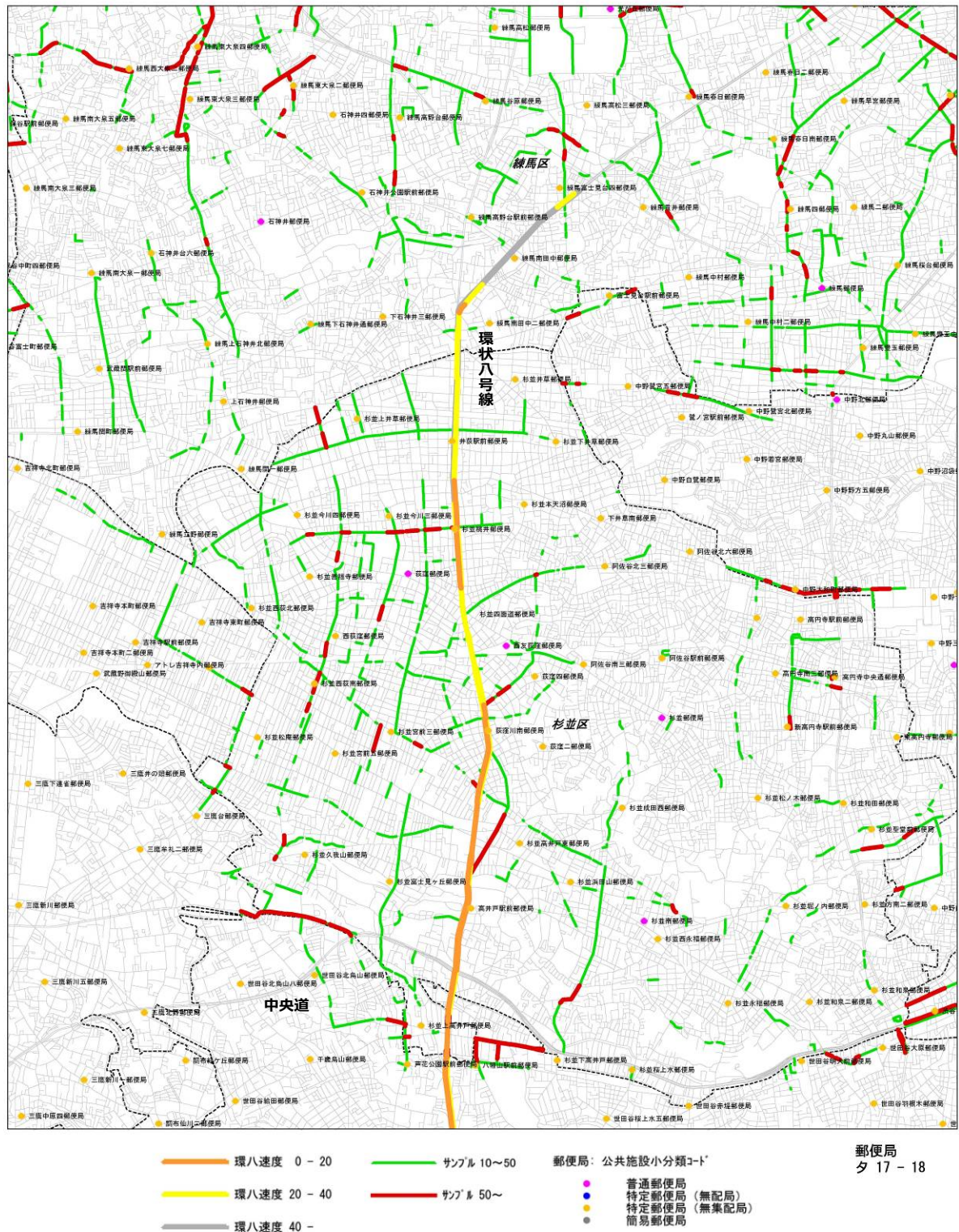


図 6.1-45 郵便局と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.16 地場産業関連施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と地場産業関連施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。周辺をみると多くが環状八号線の西側に存在していることがわかる。

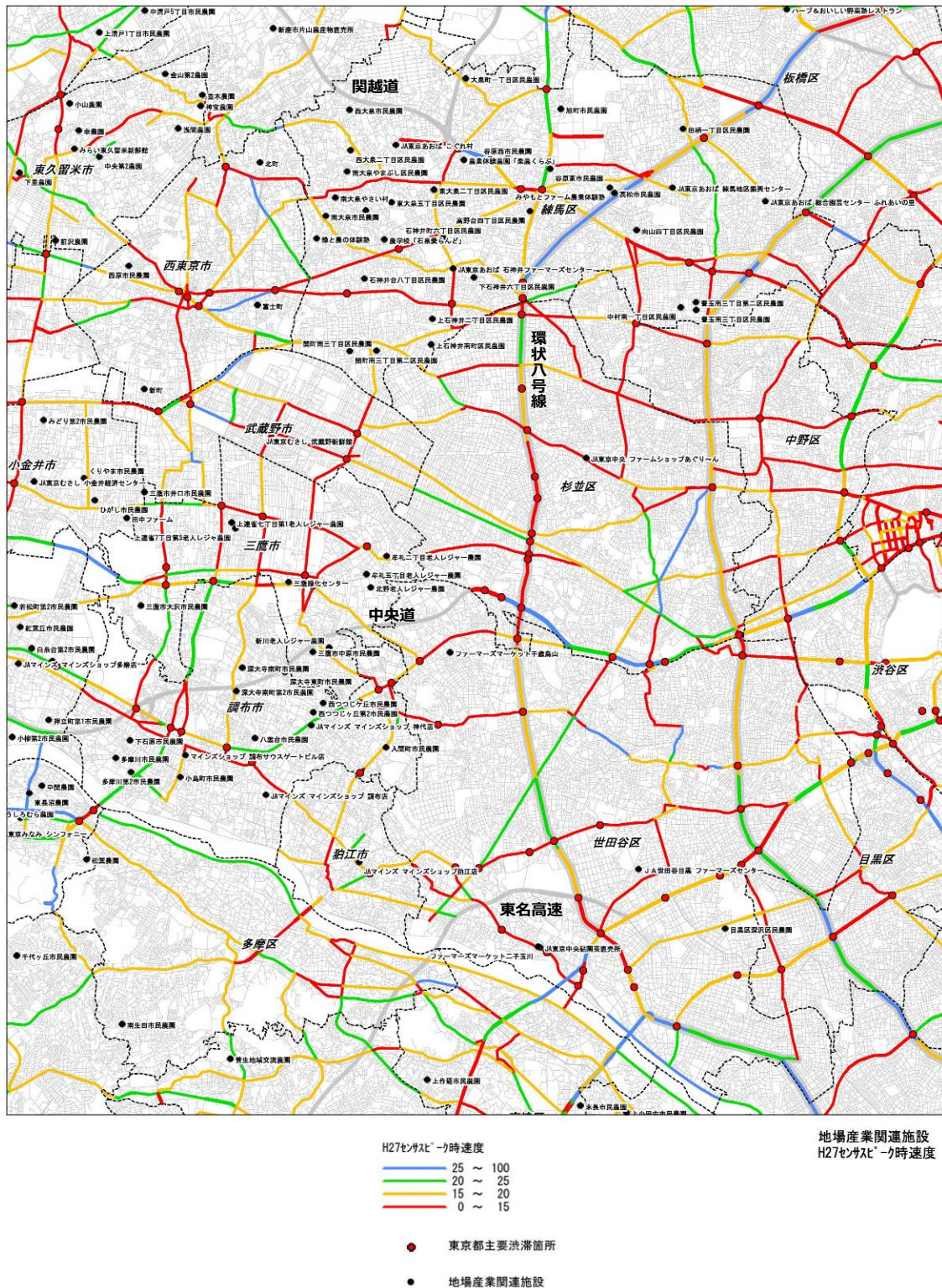


図 6.1-46 地場産業関連施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と地場産業関連施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、練馬区を中心に施設が立地していることがわかる。

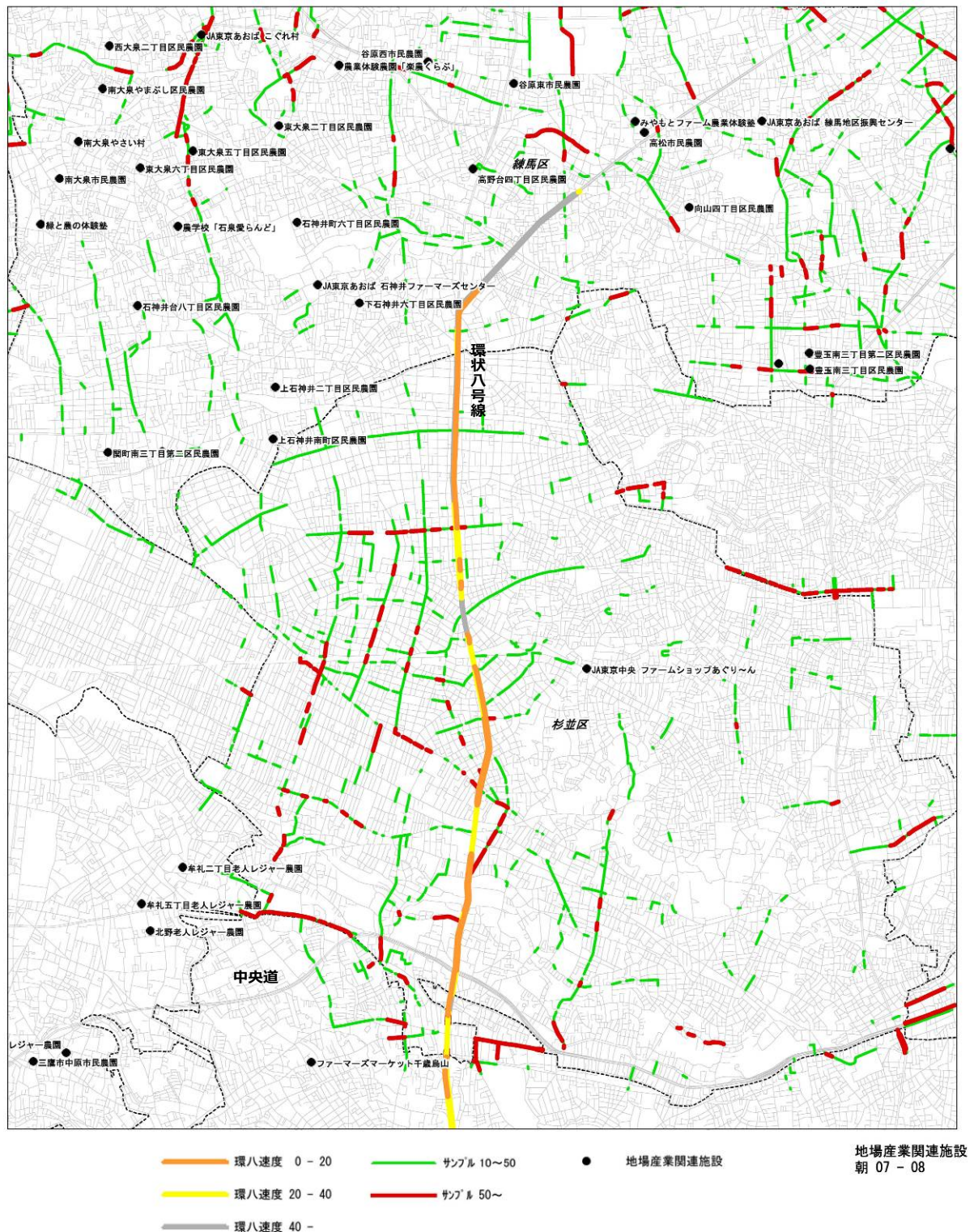


図 6.1-47 地場産業関連施設と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と地場産業関連施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

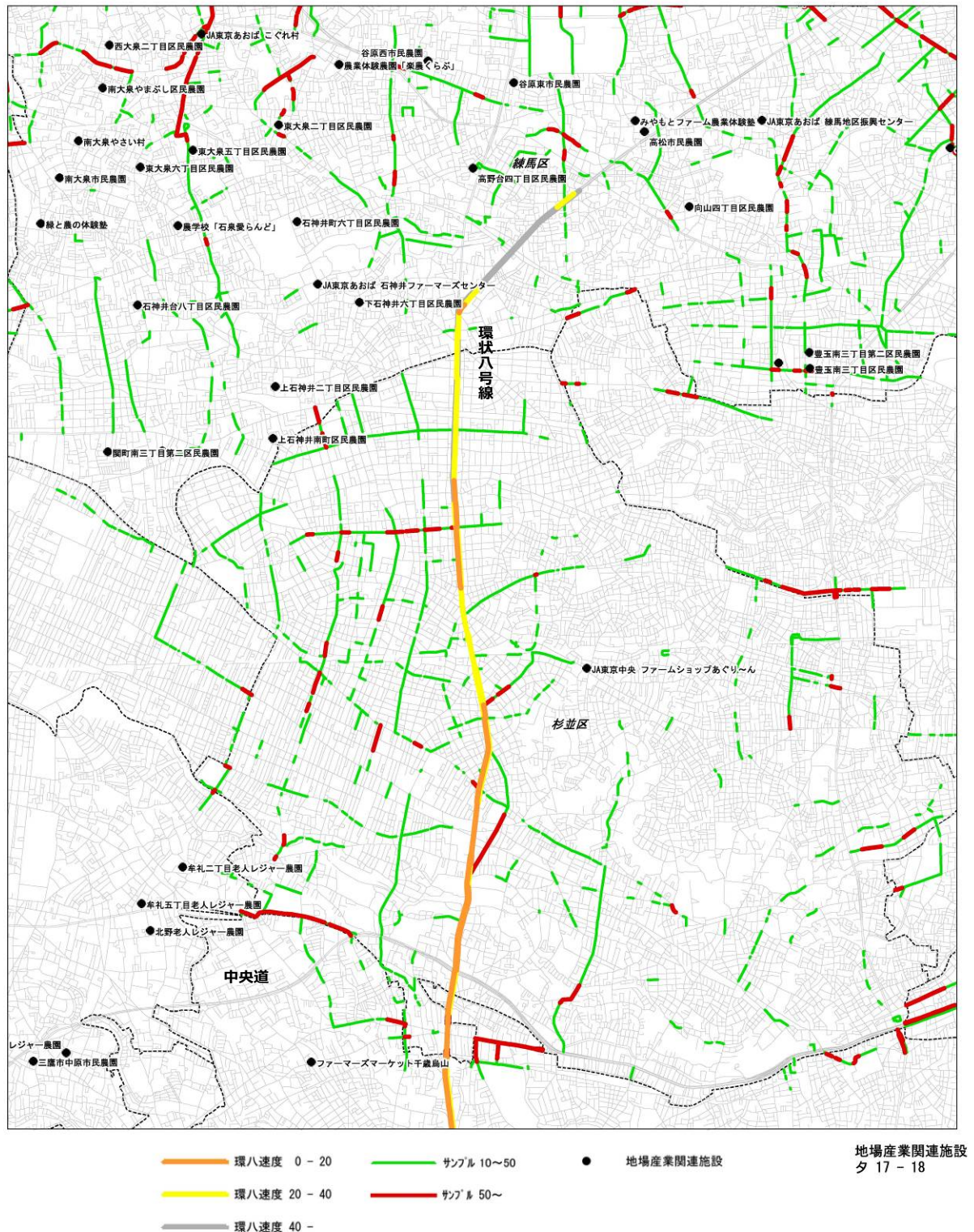


図 6.1-48 地場産業関連施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.17 老人福祉施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と老人福祉施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。さまざまな福祉施設が面的にひろがっていることがわかる。

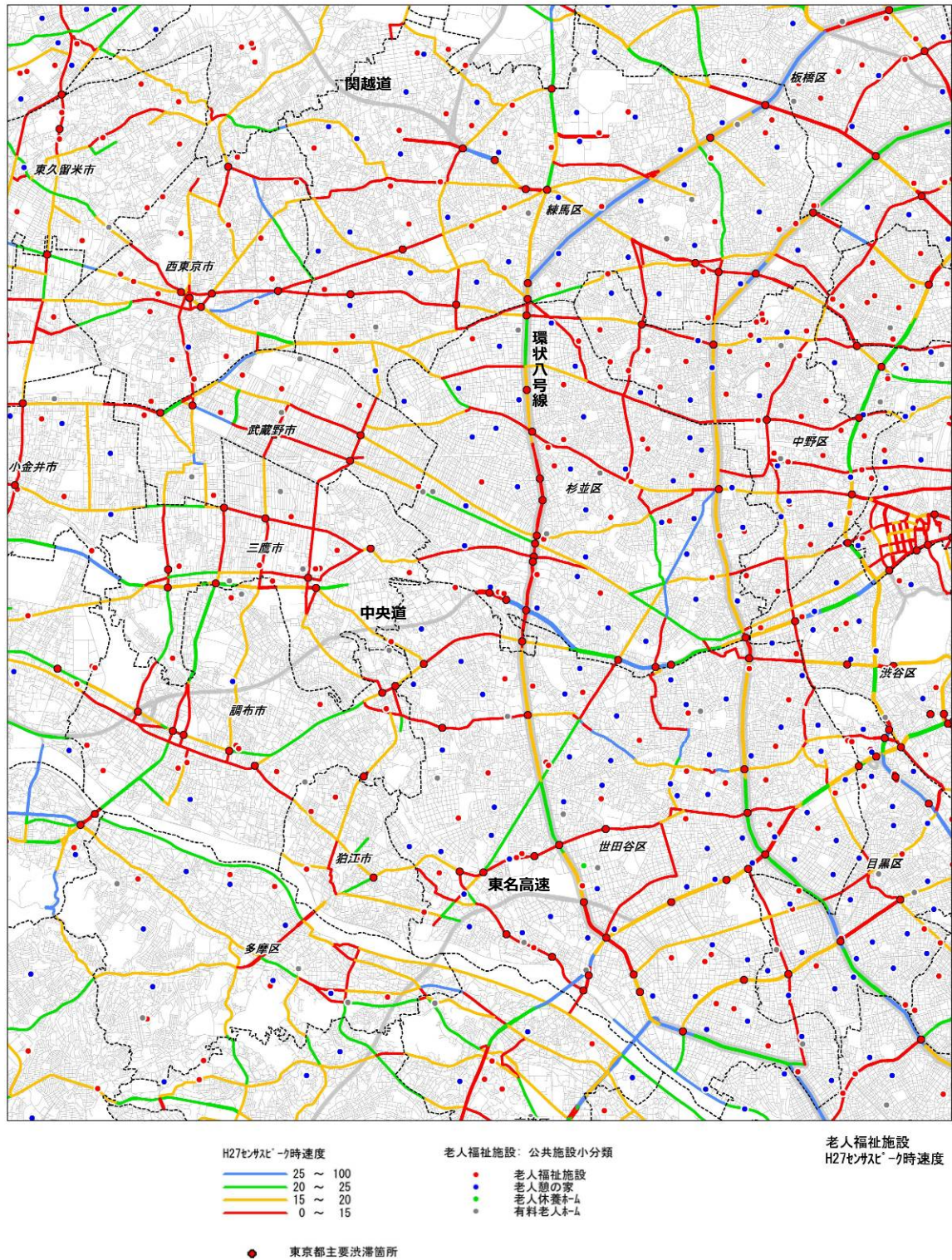


図 6.1-49 老人福祉施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と老人福祉施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。抜け道利用が多い道路沿いにも多くの施設が存在することがわかる。

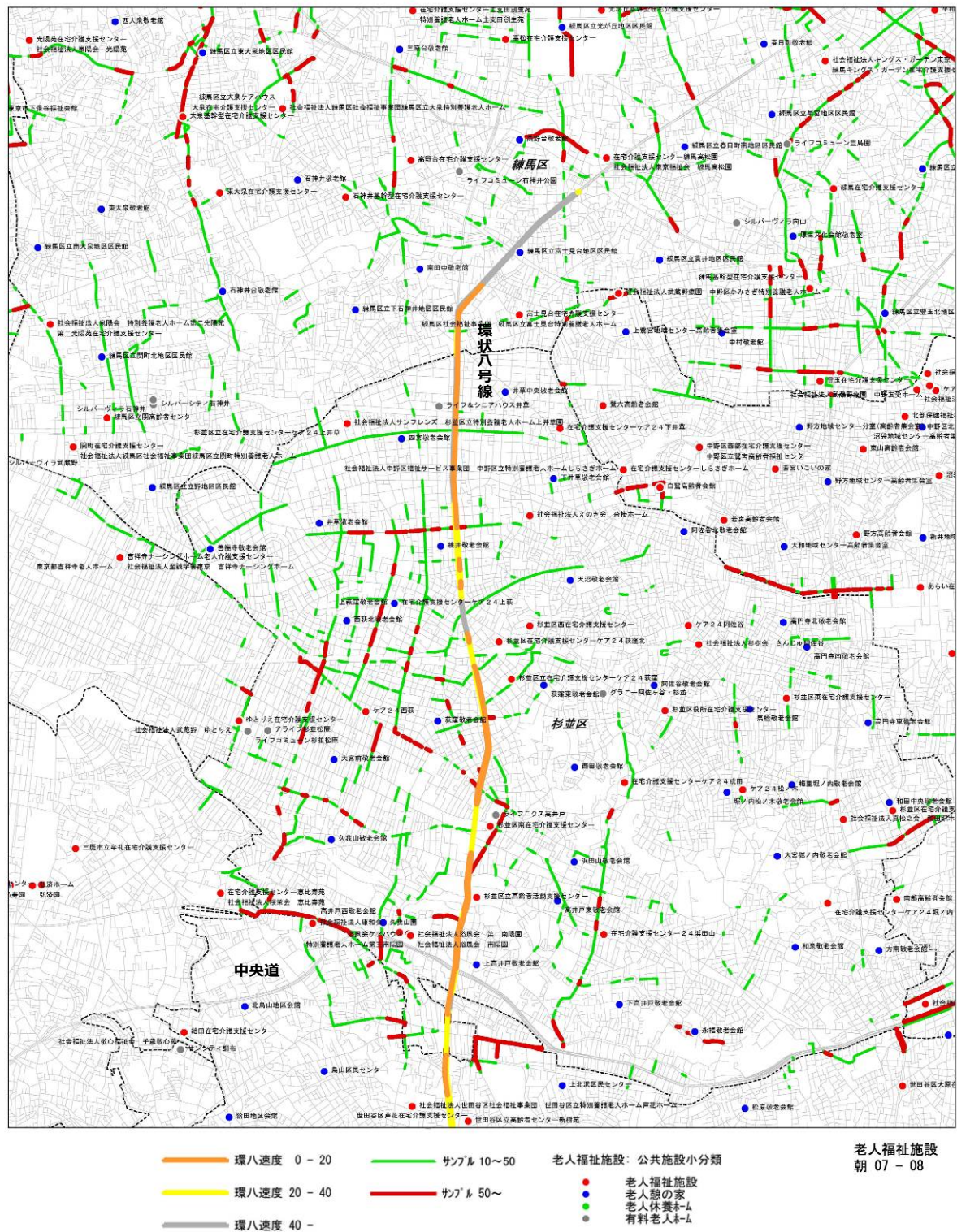


図 6.1-50 老人福祉施設と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と老人福祉施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

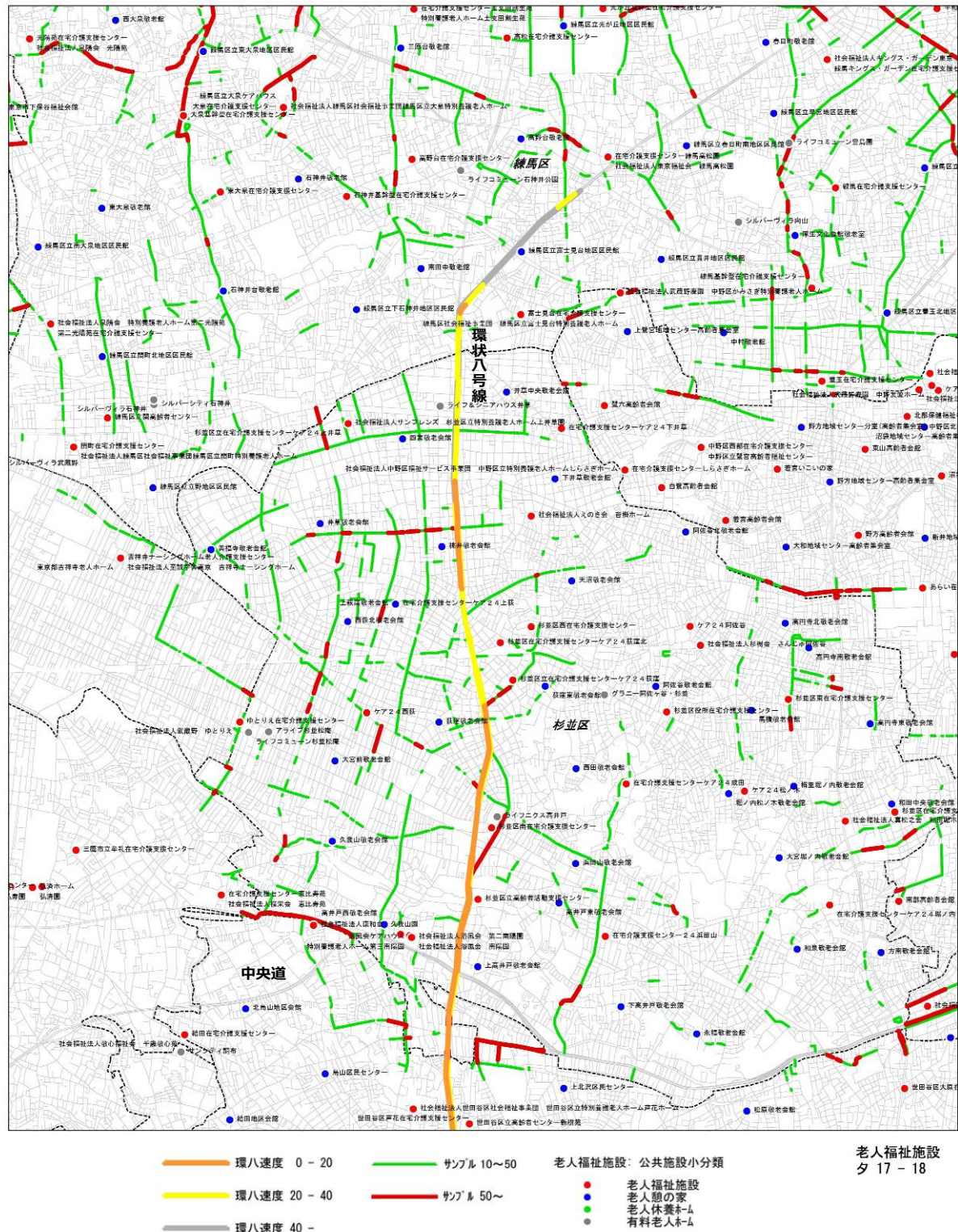


図 6.1-51 老人福祉施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.18 障がい者支援施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と障がい者支援施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。速度低下が発生している路線の沿線にも多く施設が存在していることがわかる。

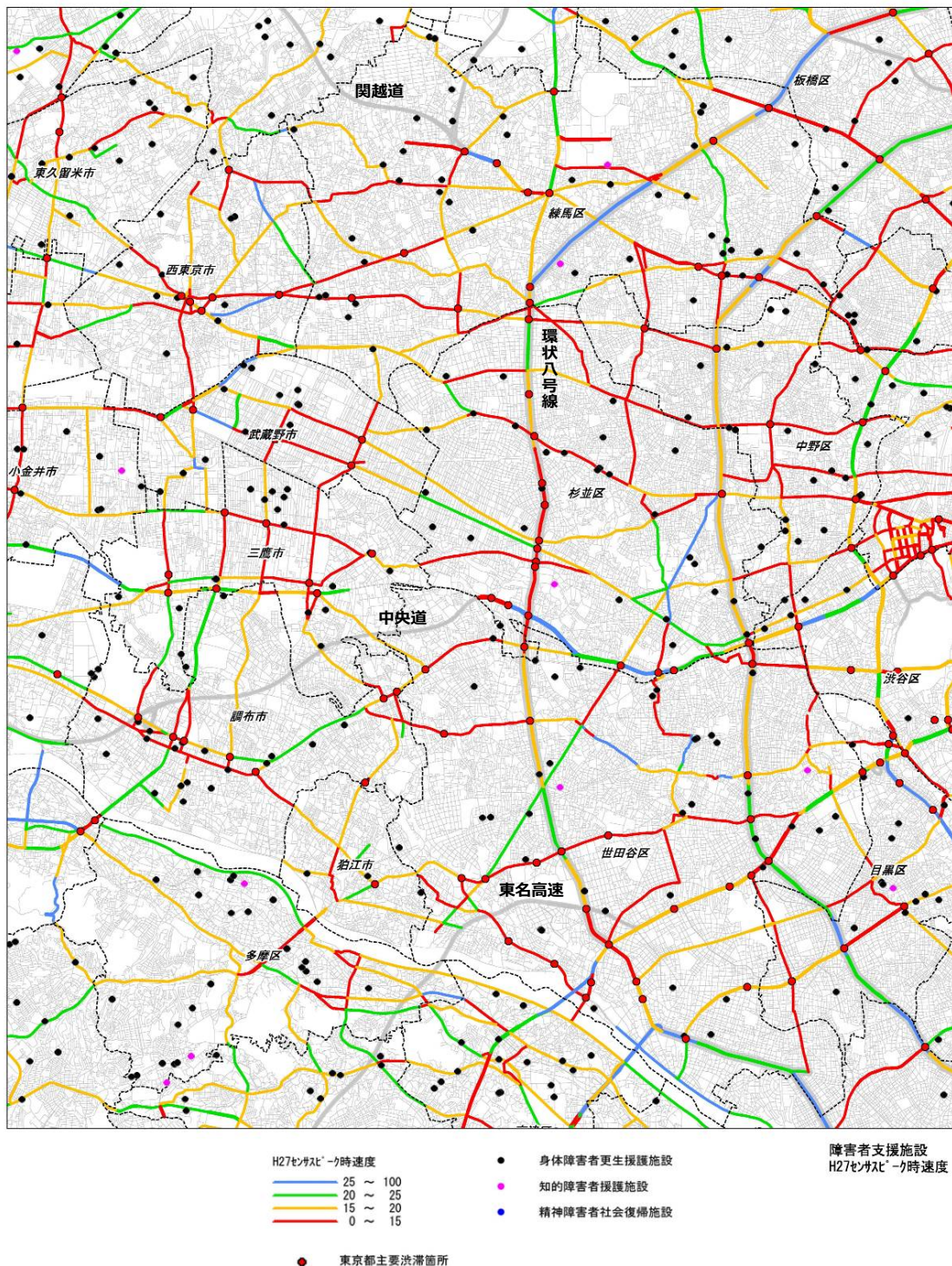


図 6.1-52 障害者支援施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と障がい者支援施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。環八沿線や抜け道路線沿線にも施設が存在していることがわかる。

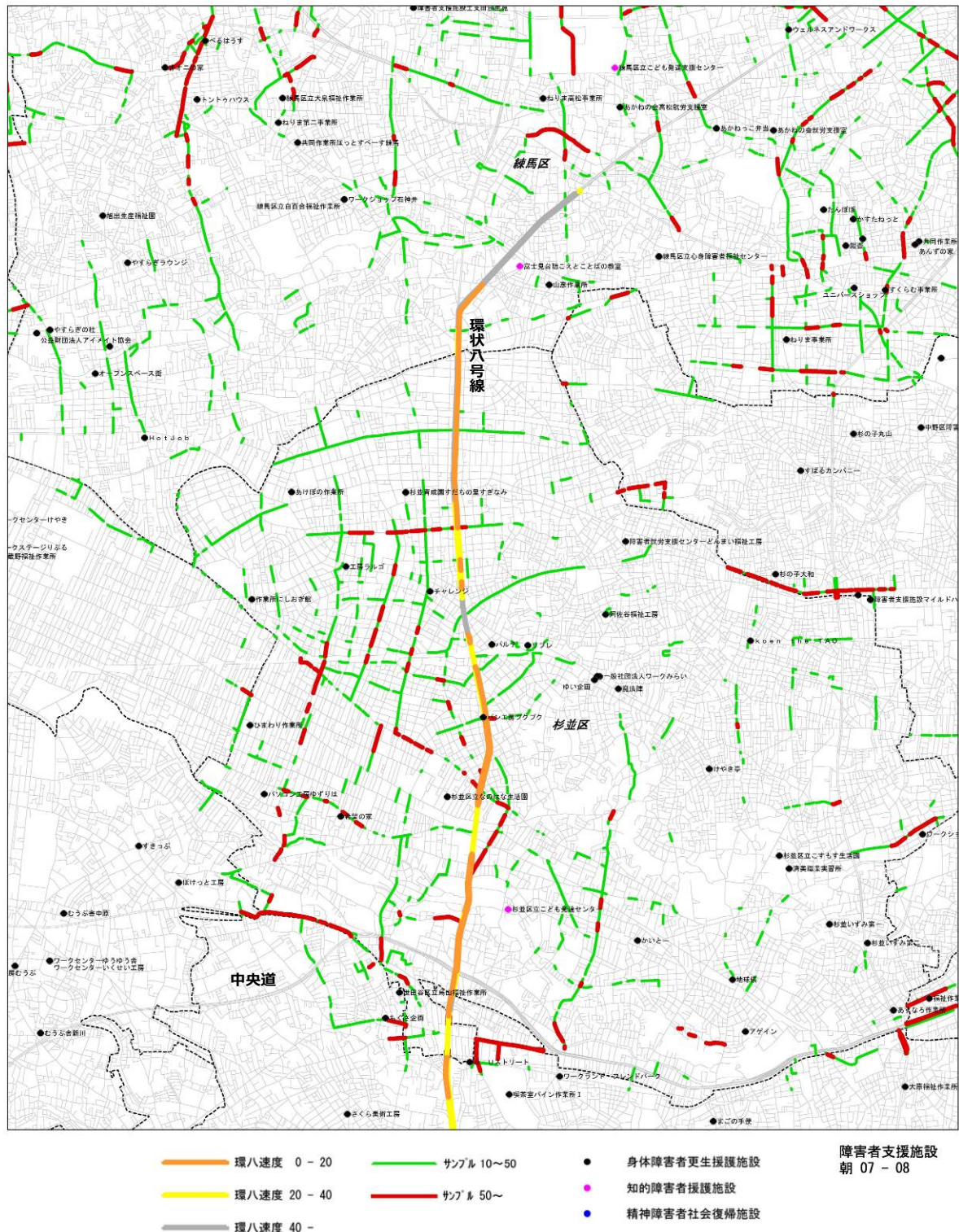


図 6.1-53 障害者支援施設と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と障害者支援施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

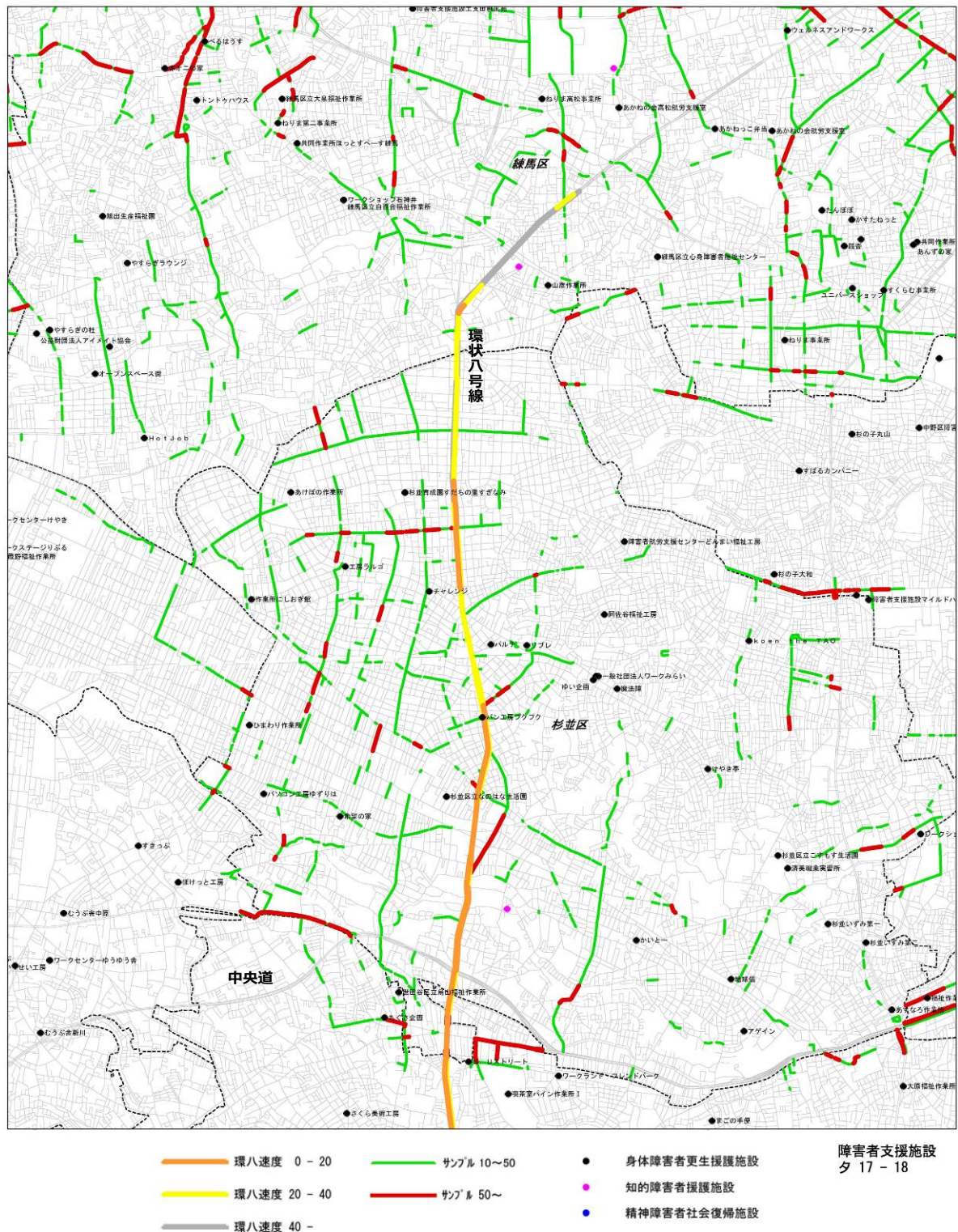


図 6.1-54 障害者支援施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.19 研究機関

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と研究機関の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。新宿などに集中しているが、環八周辺においても施設が点在していることがわかる。



図 6.1-55 研究機関と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と研究機関の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。大学など各種研究機関が点在していることがわかる。

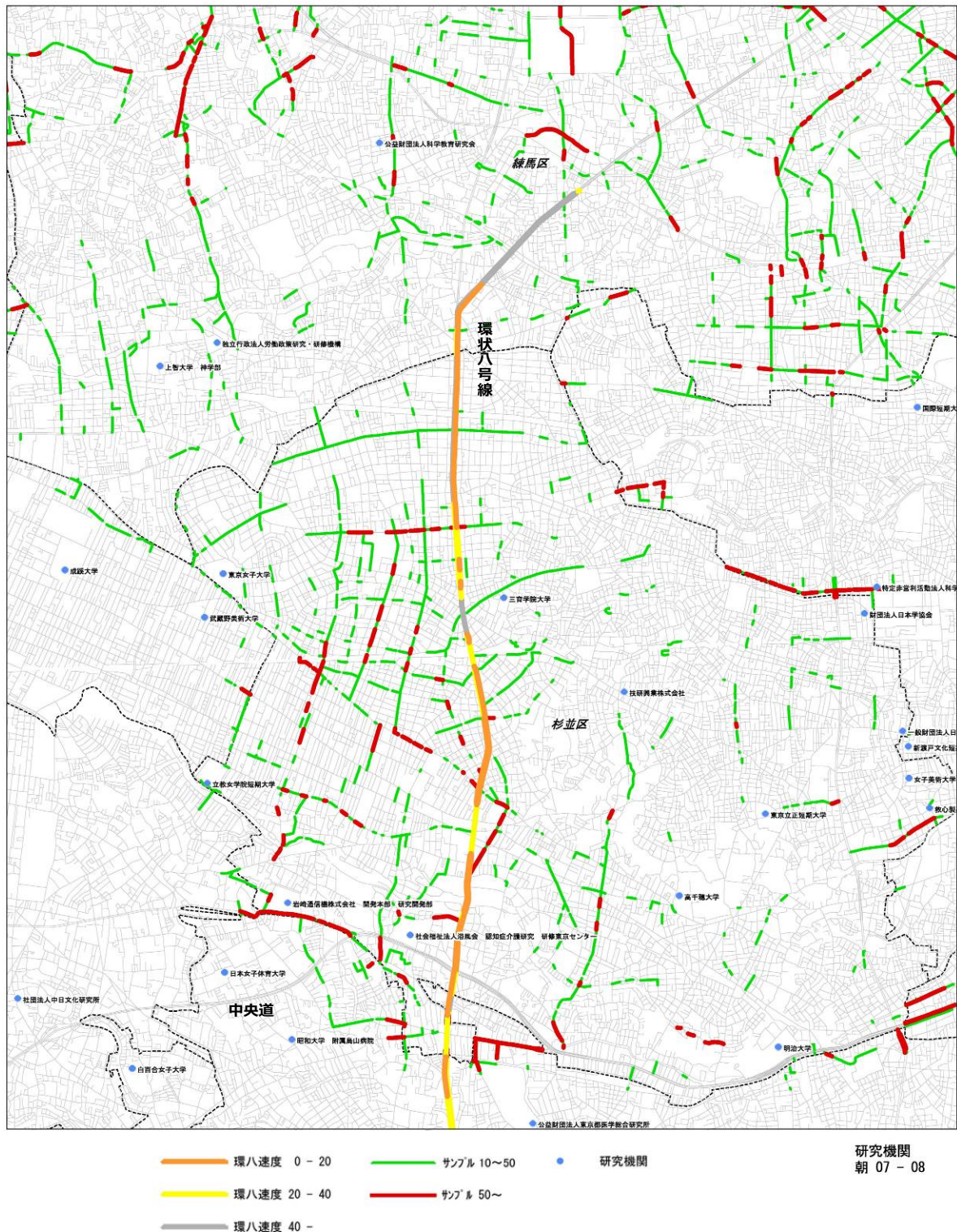


図 6.1-56 研究機関と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と研究機関の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

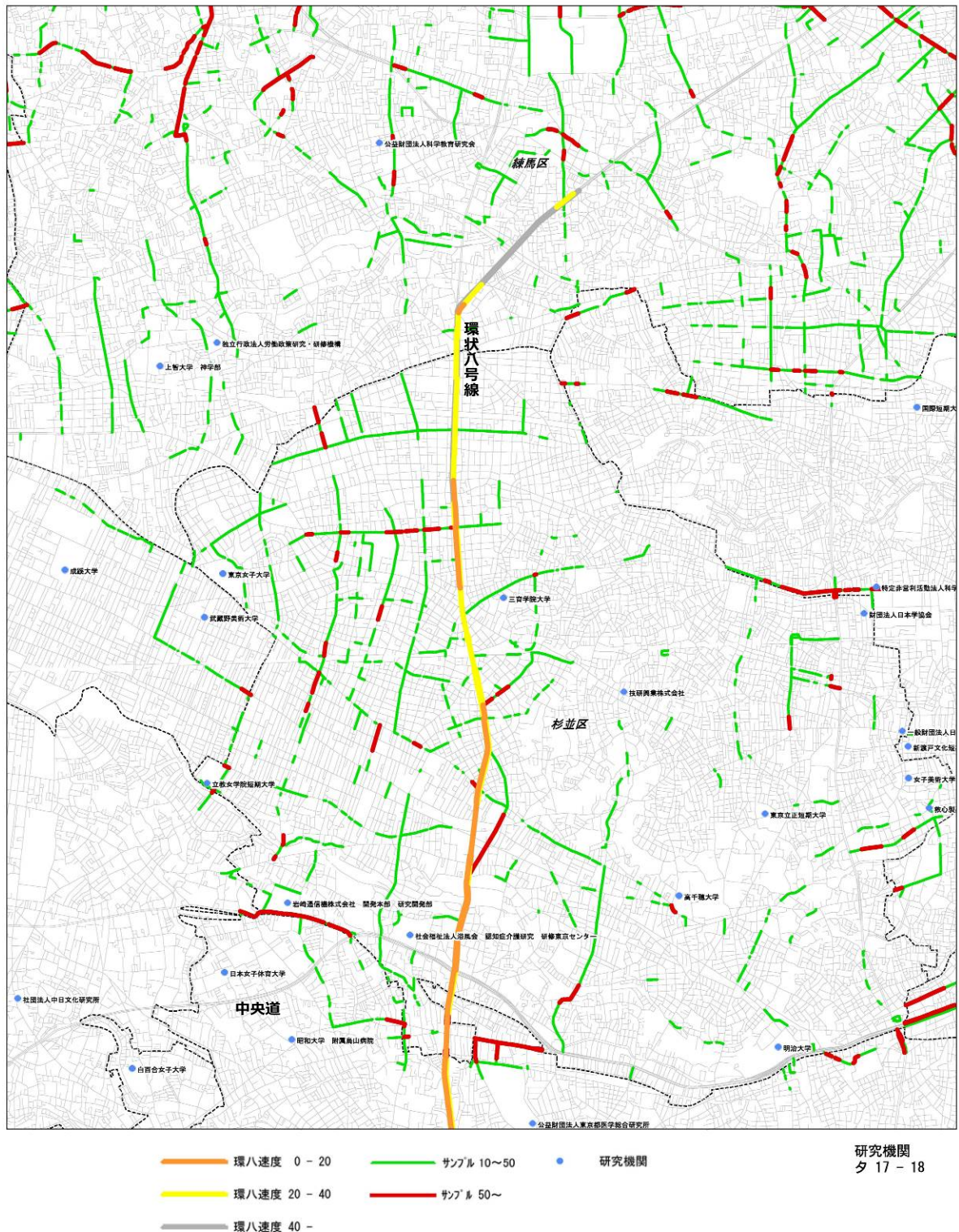


図 6.1-57 研究機関と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.20 物流拠点

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と物流拠点の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、環状八号線沿線にトラックターミナルが存在していることなどがわかる。

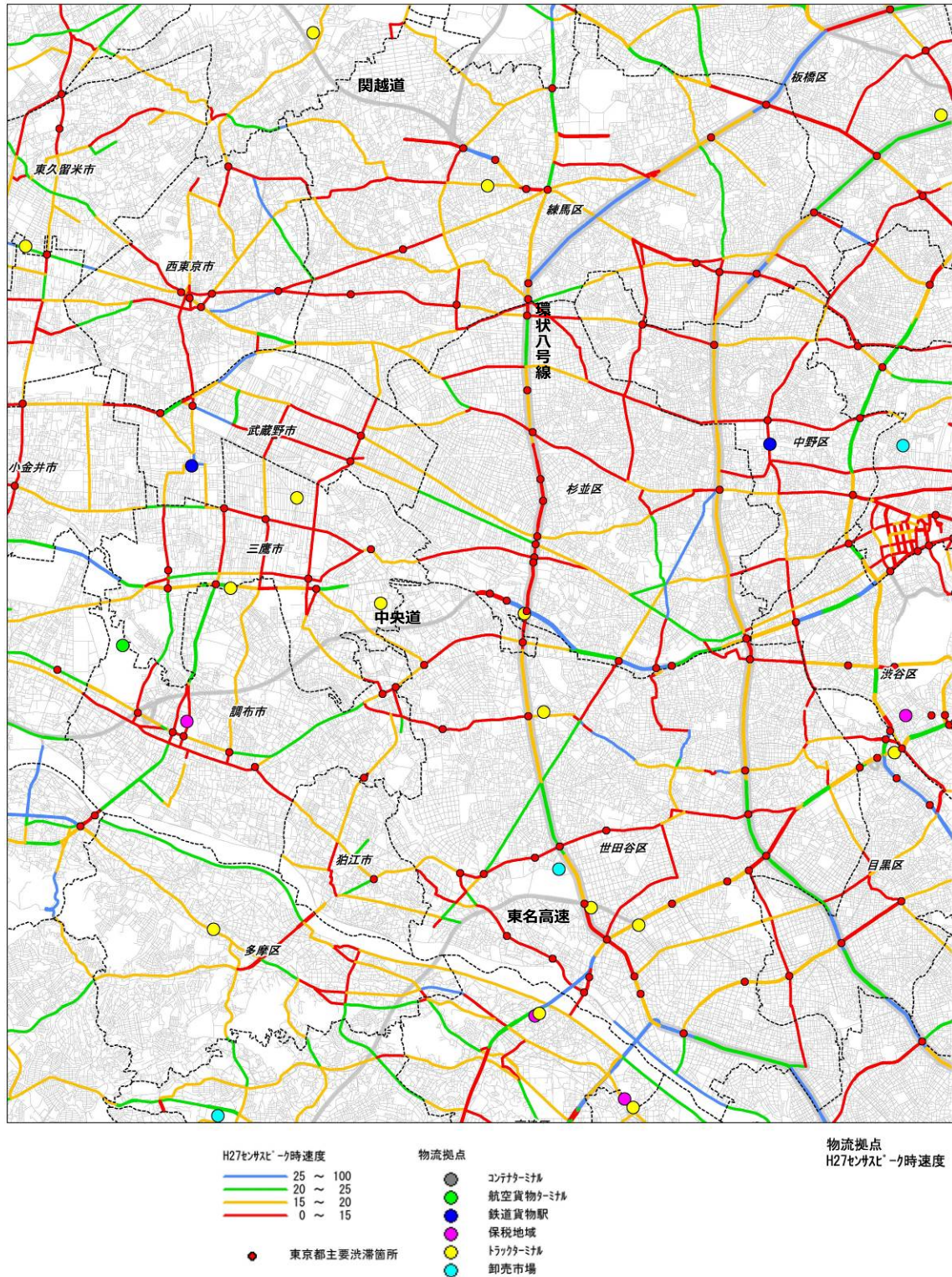


図 6.1-58 物流拠点と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と物流拠点の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。抜け道沿線などには、施設があまりないことがわかる。

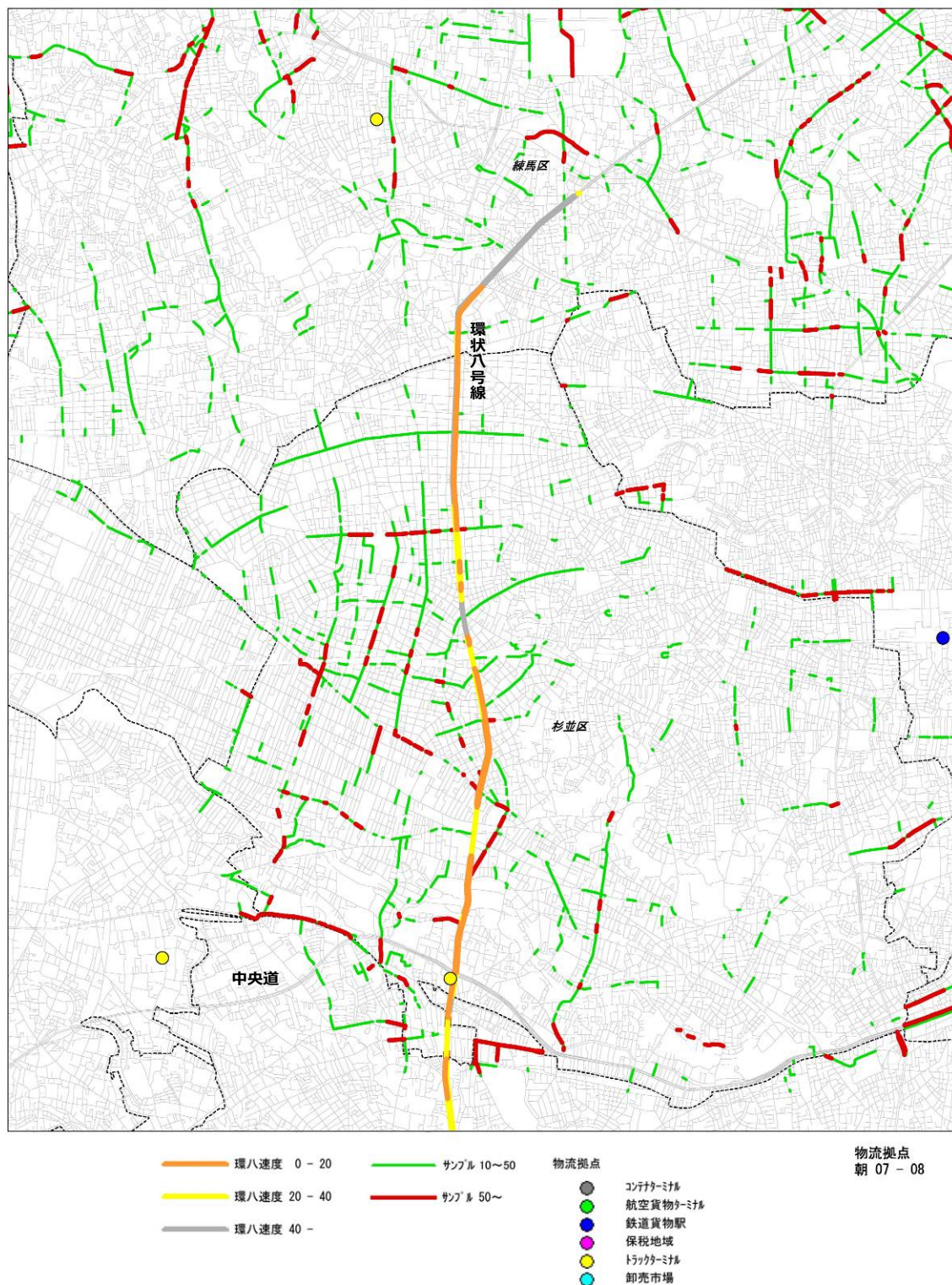


図 6.1-59 物流拠点と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と物流拠点の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

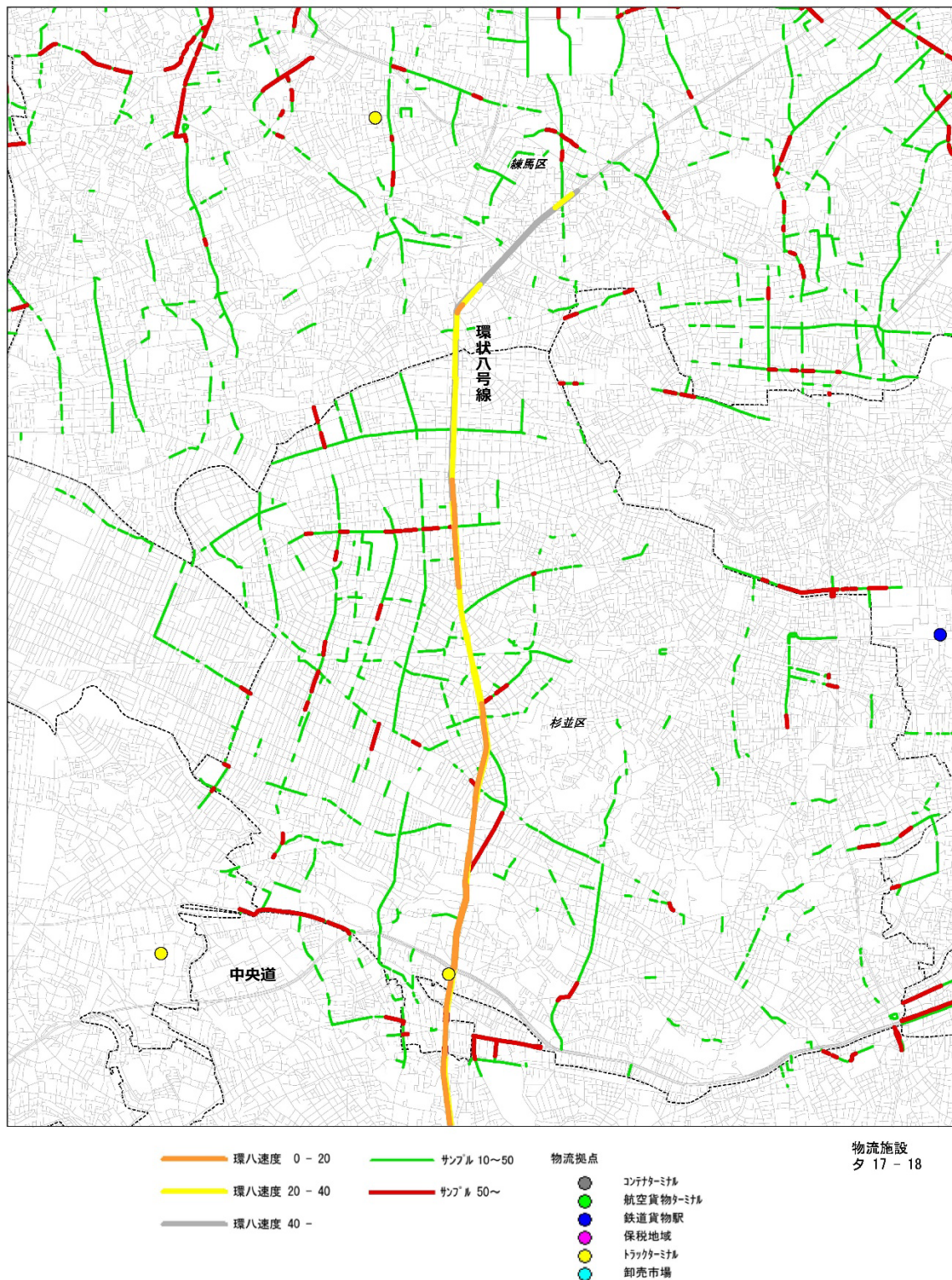


図 6.1-60 物流拠点と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.21 上水道関連施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と上水道関連施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。環状八号線よりも西側に多くの施設が存在していることがわかる。

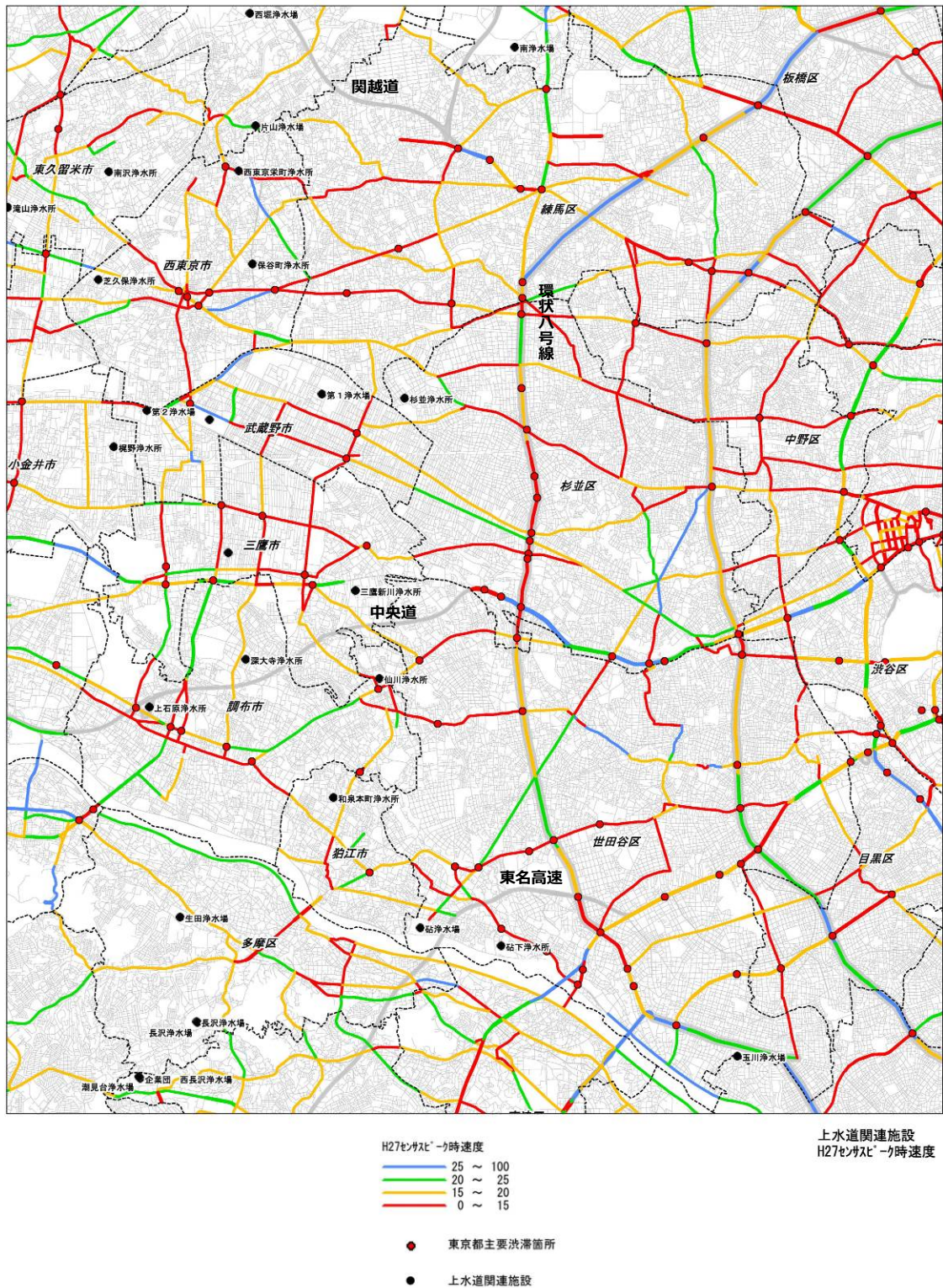


図 6.1-61 上水道関連施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と上水道関連施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、抜け道利用区間沿線にはあまり存在していないことがわかる。

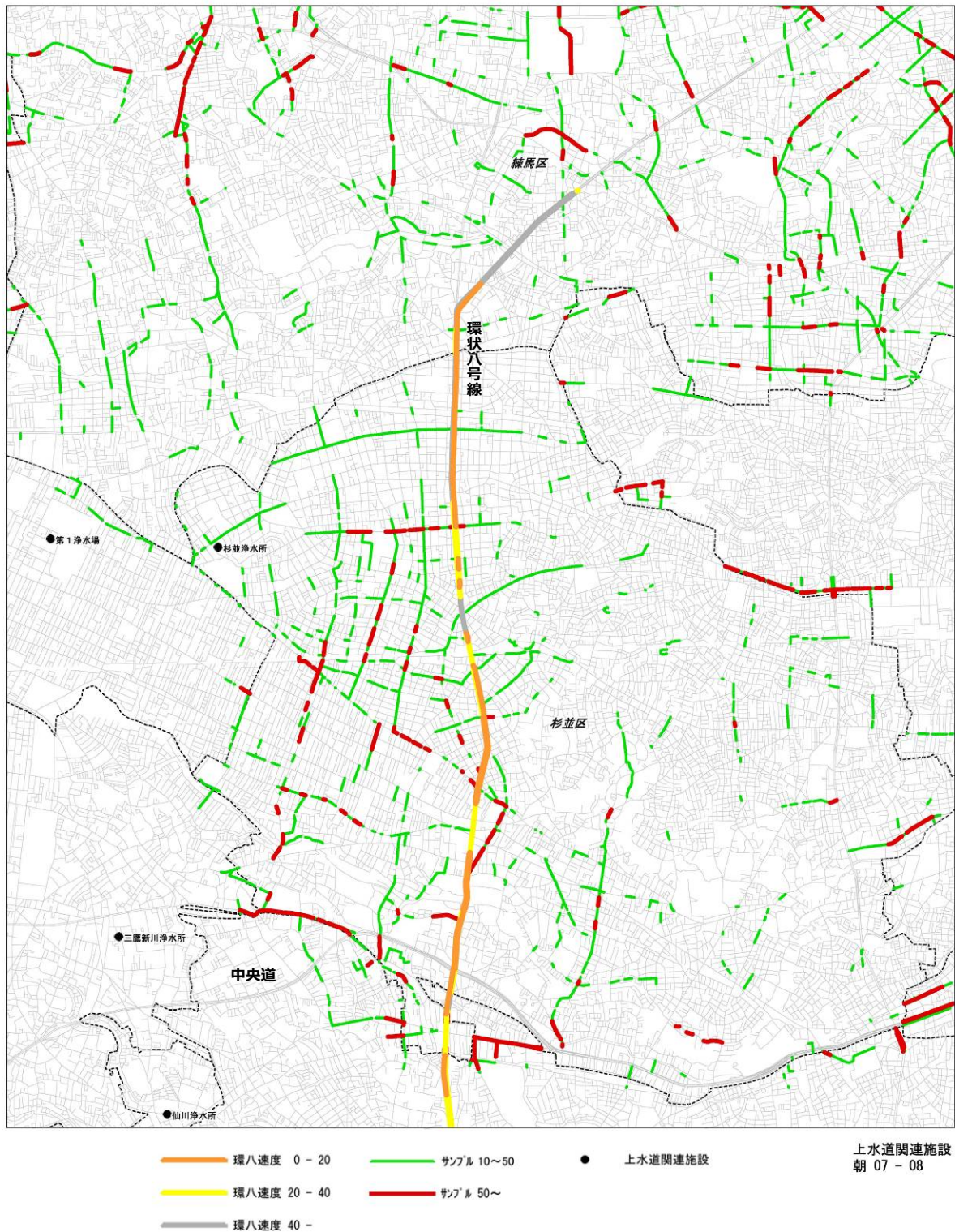


図 6.1-62 上水道関連施設と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と上水道関連施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

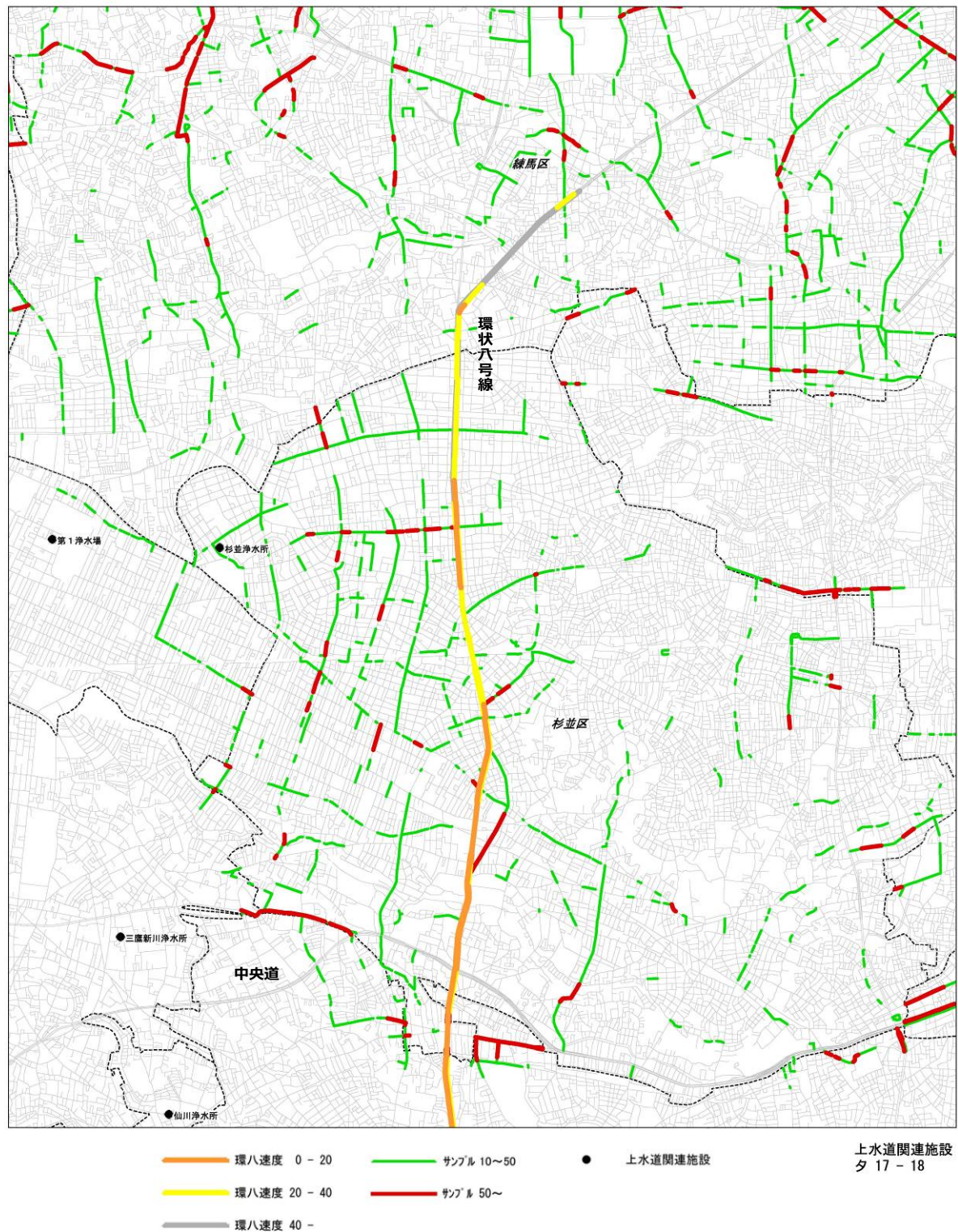


図 6.1-63 上水道関連施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.22 下水道関連施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と下水道関連施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、上水道関連施設と同様に環状八号線の西側に多く存在していることがわかる。

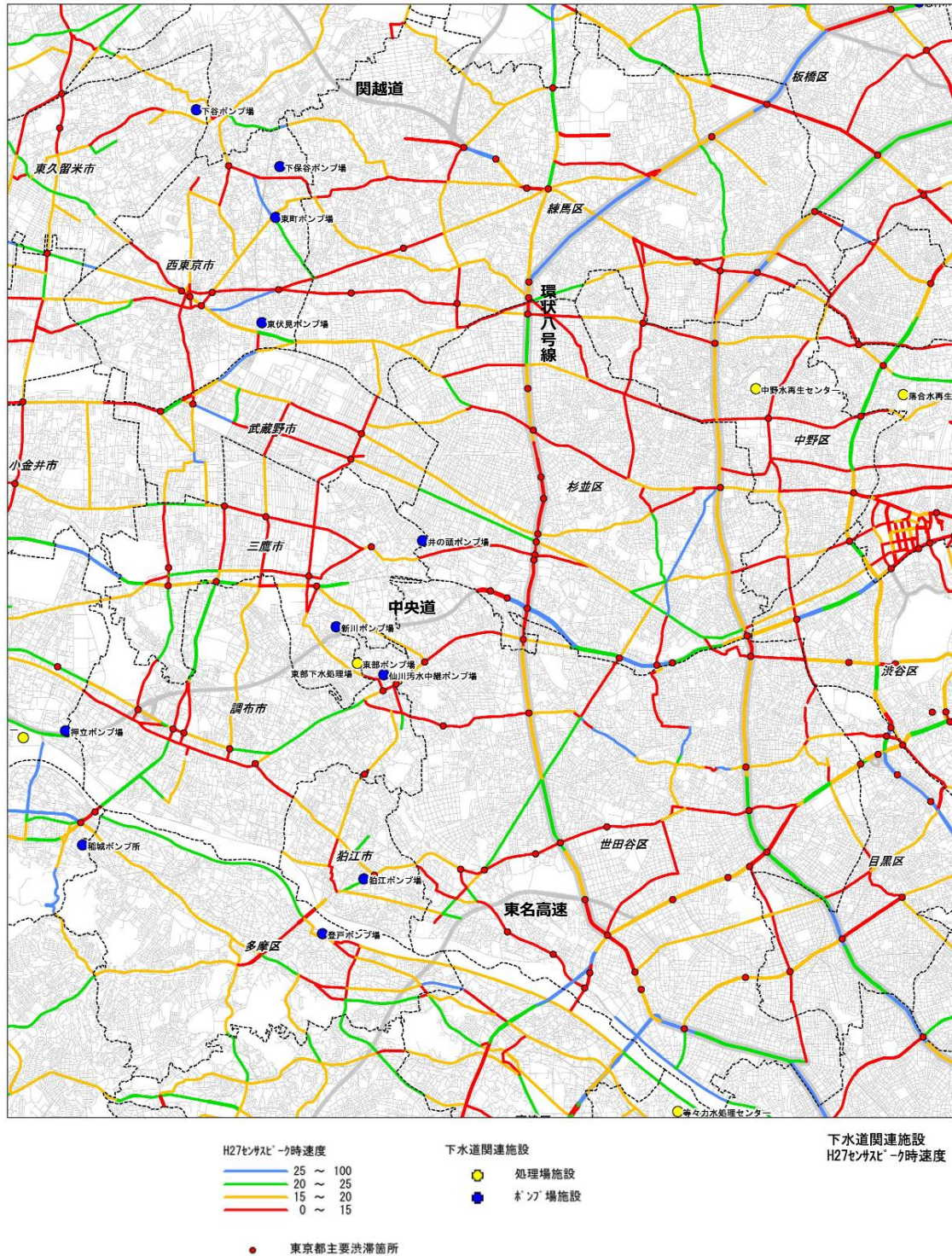


図 6.1-64 下水道関連施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と下水道関連施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、こちらも上水道関連施設と同様に抜け道沿線にはあまり立地していない。

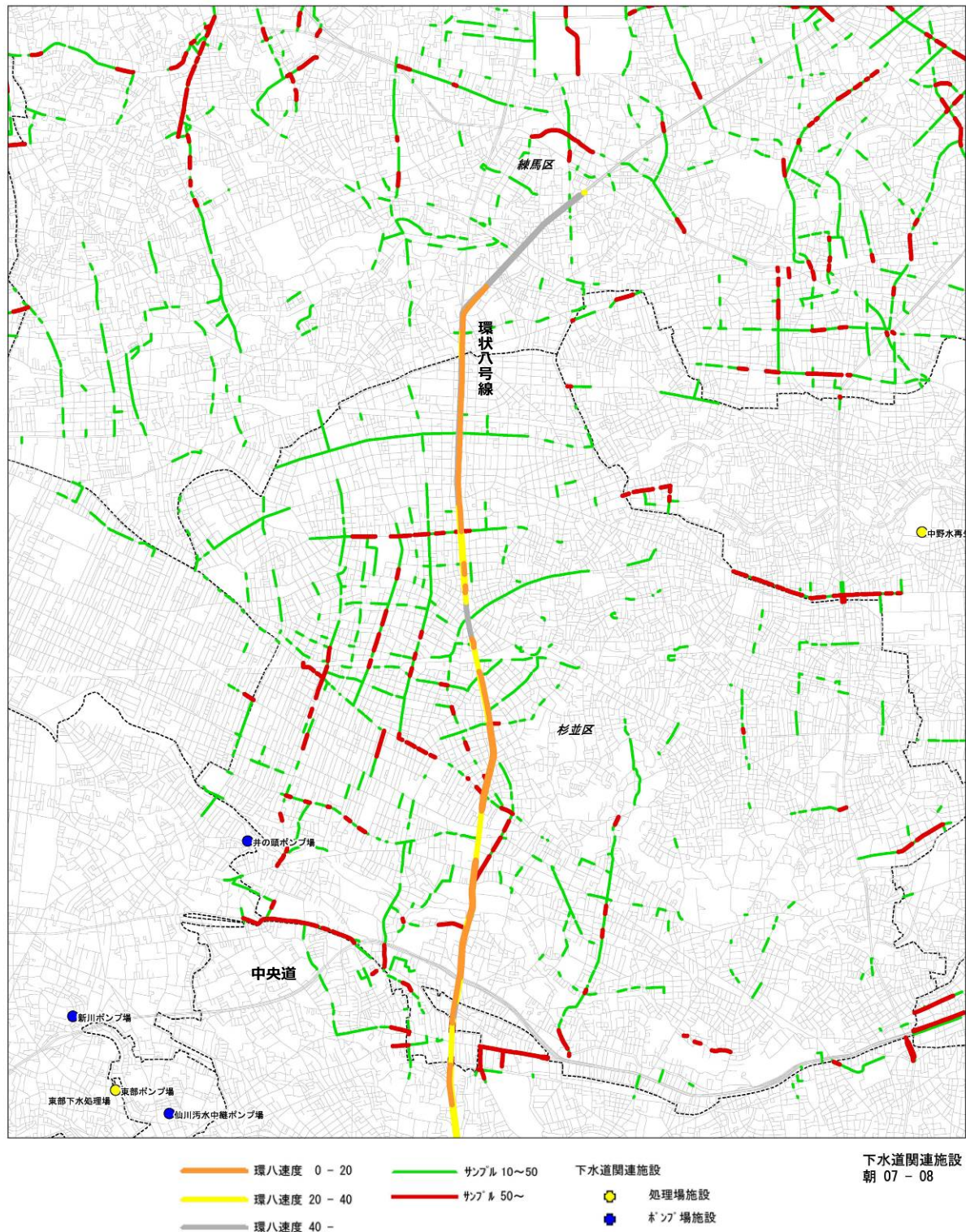


図 6.1-65 下水道関連施設と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と下水道関連施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

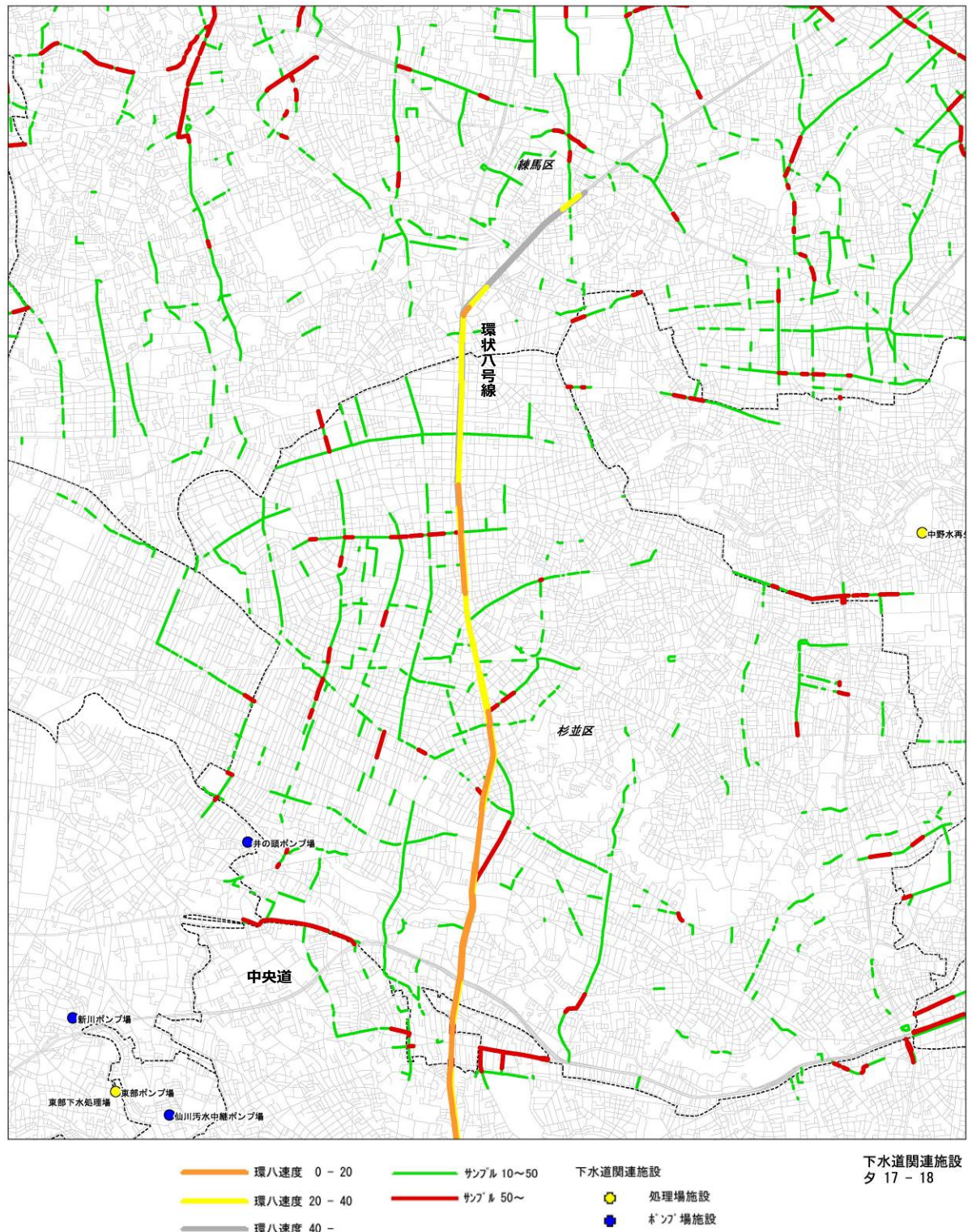


図 6.1-66 下水道関連施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.23 燃料給油所

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と燃料給油所の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。交通量の多い環状八号線沿線に多くが存在していることがわかる。

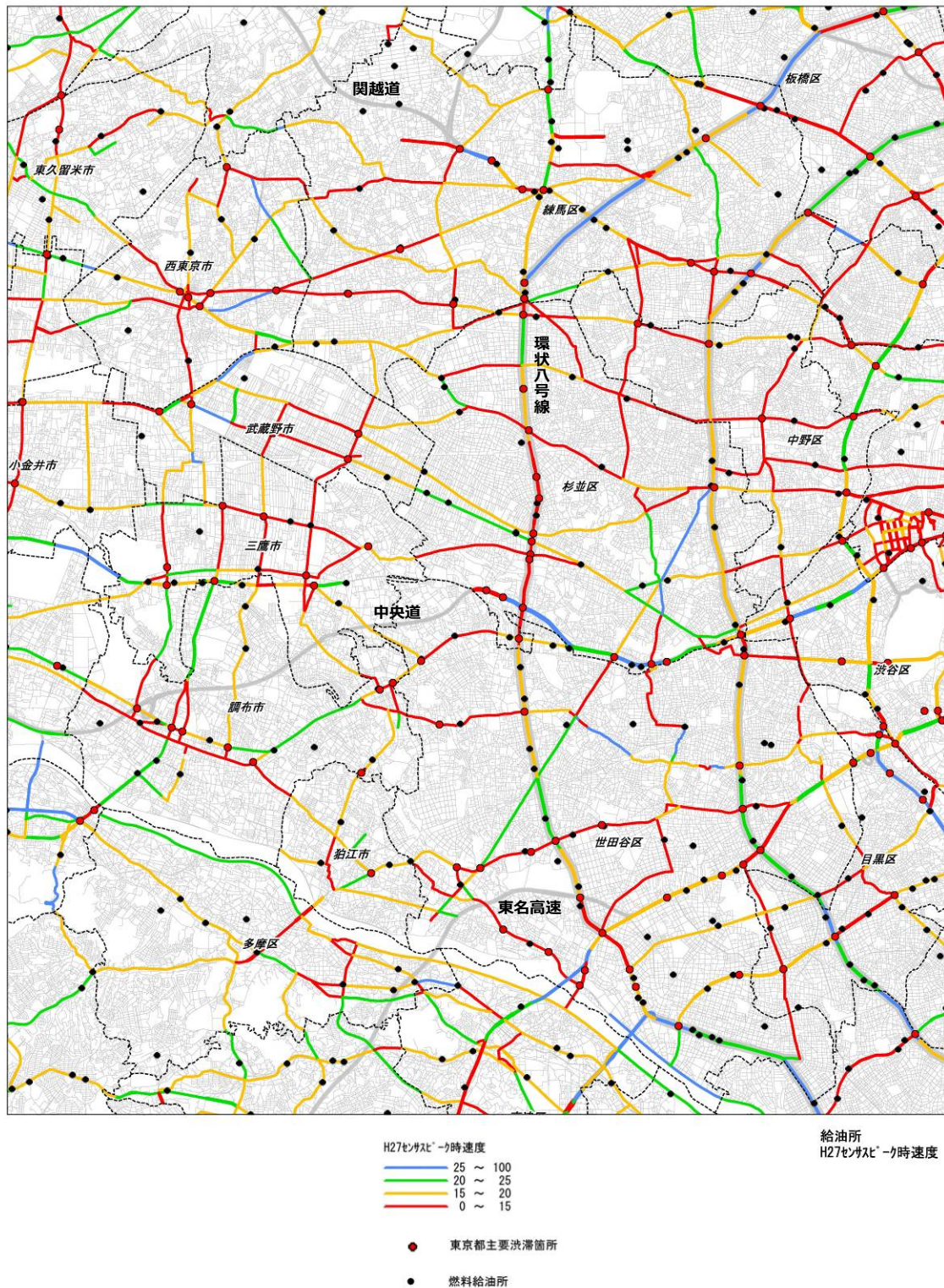


図 6.1-67 燃料給油所と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と燃料給油所の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、抜け道利用が多い路線にも存在していることがわかる。

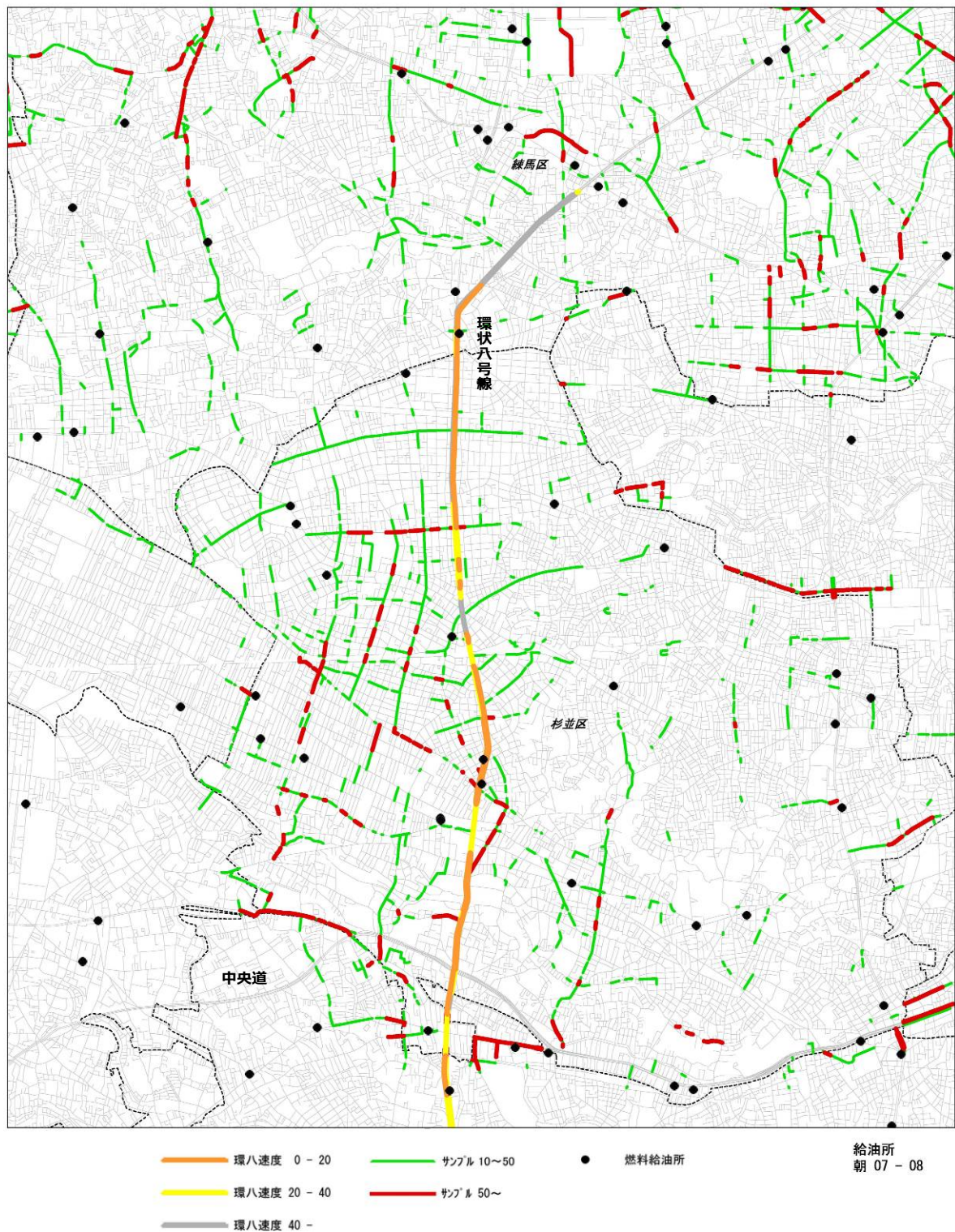


図 6.1-68 燃料給油所と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と燃料給油所の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

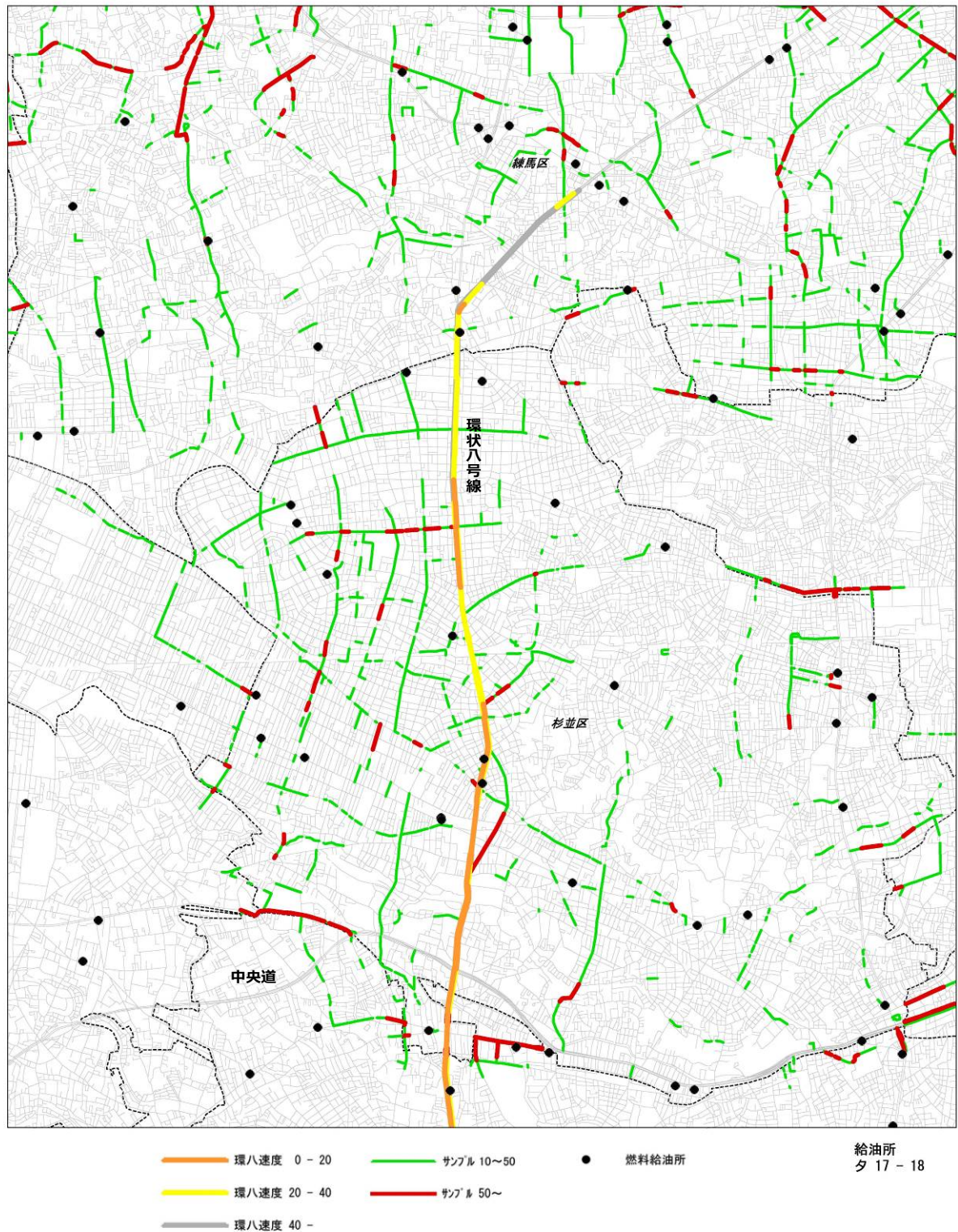


図 6.1-69 燃料給油所と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.24 廃棄物処理施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と廃棄物処理施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。環状八号線沿線にも廃棄物処理施設が立地していることがわかる。

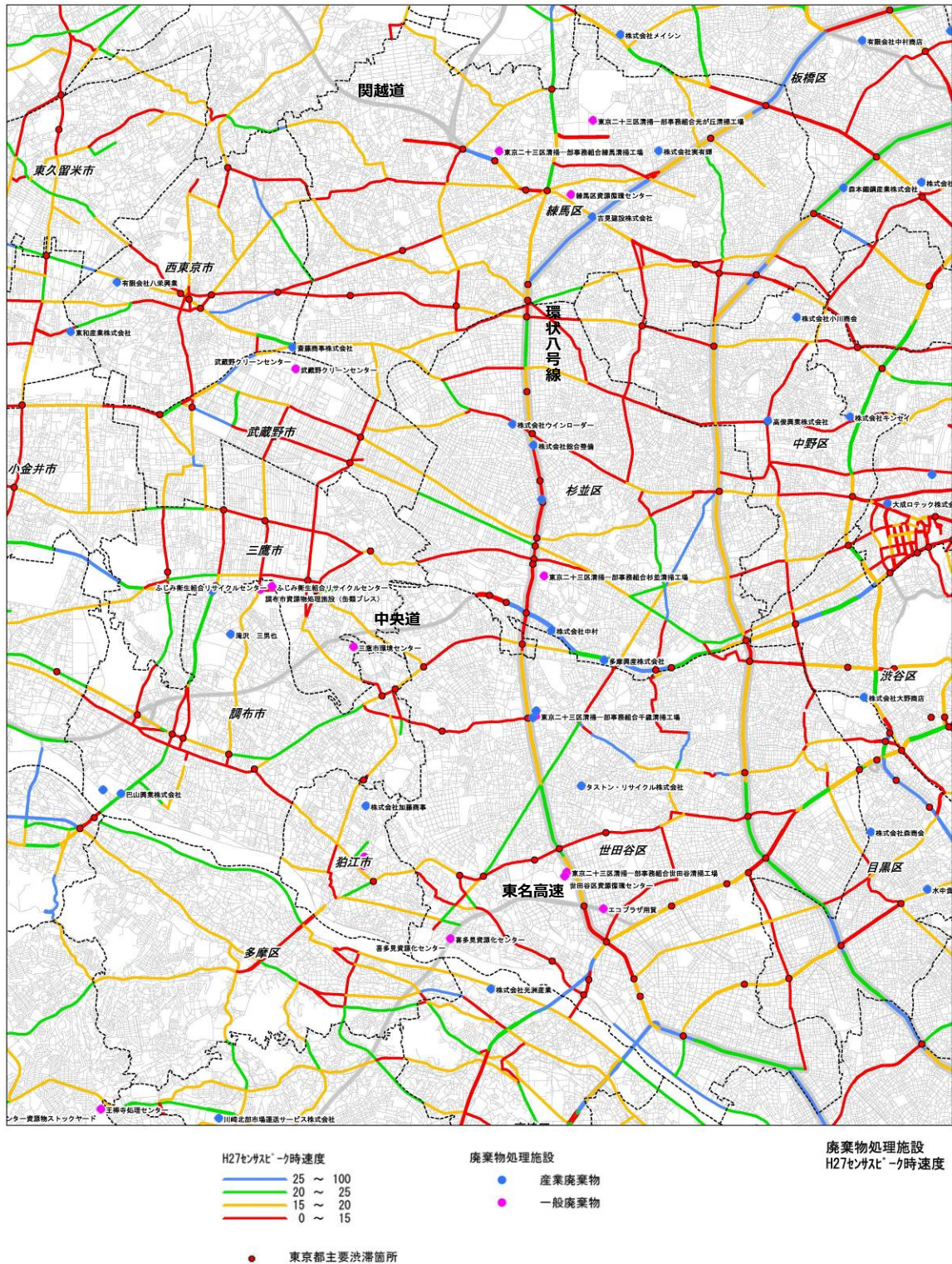


図 6.1-70 廃棄物処理施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と廃棄物処理施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりである。環状八号線沿線以外にも抜け道沿線にも立地していることがわかる。

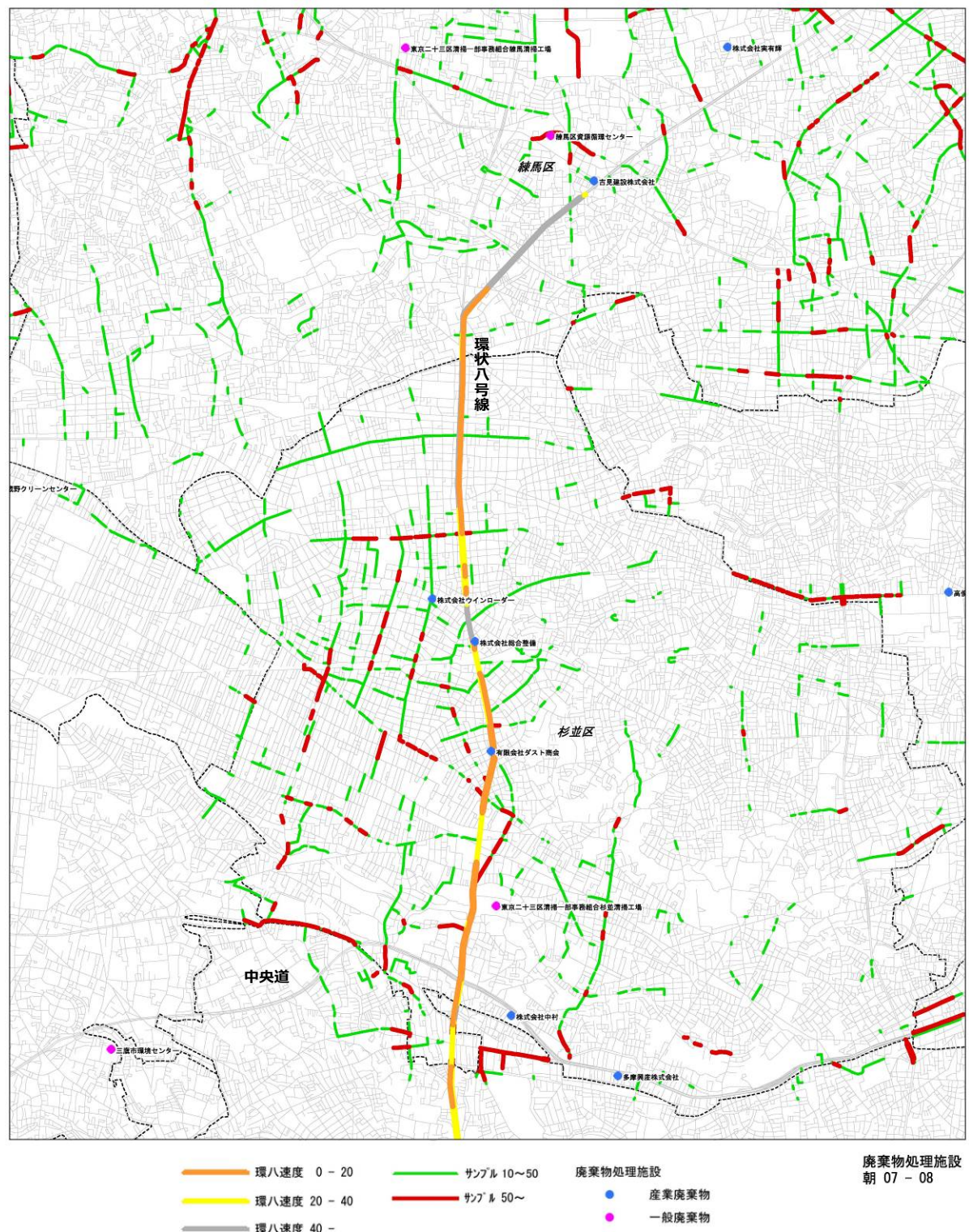


図 6.1-71 廃棄物処理施設と抜け道利用状況 (朝)



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と廃棄物処理施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

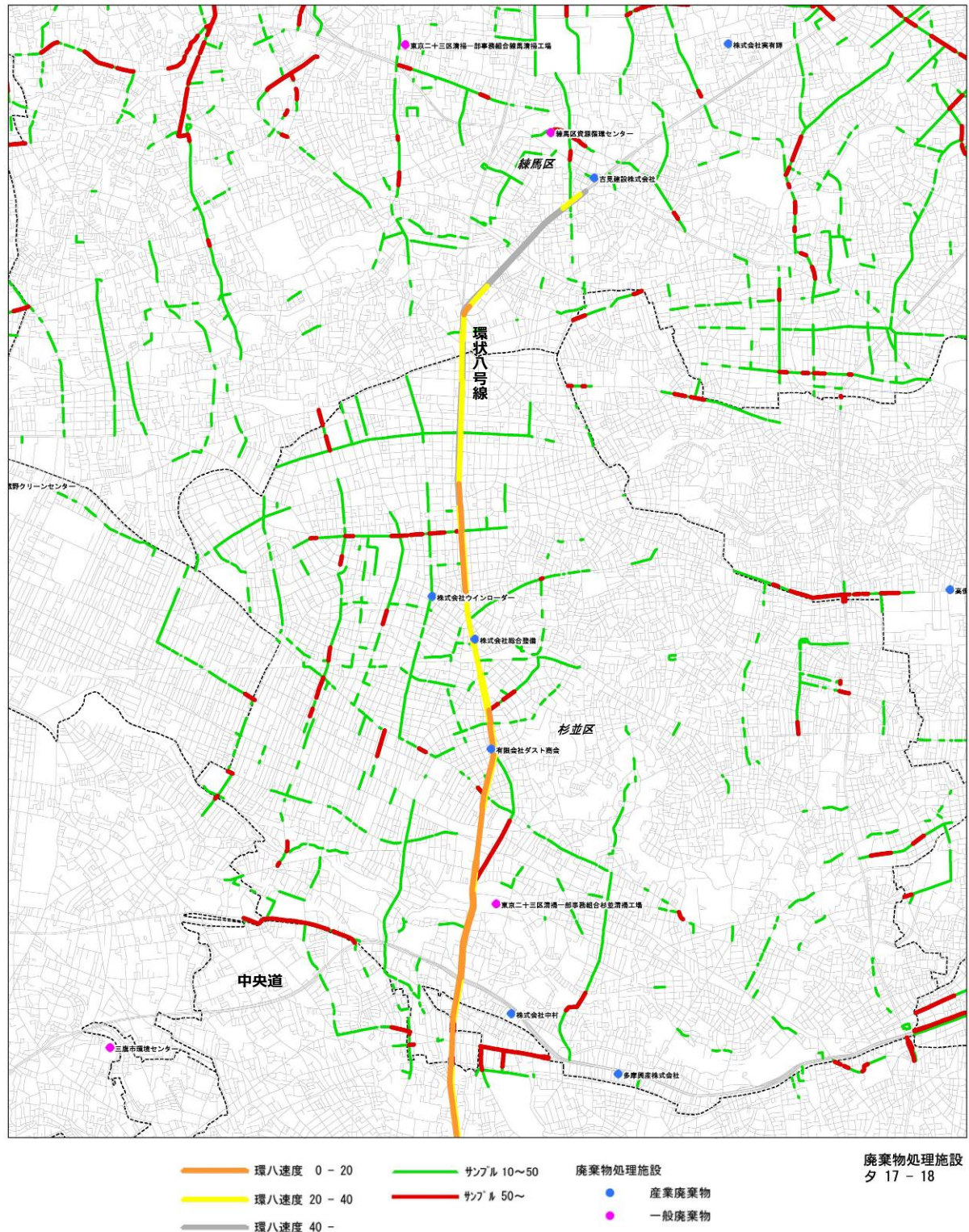


図 6.1-72 廃棄物処理施設と抜け道利用状況（夕）



## 6.1.25 発電施設

## (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況と発電施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、環状八号線沿線にも施設が存在していることがわかる。

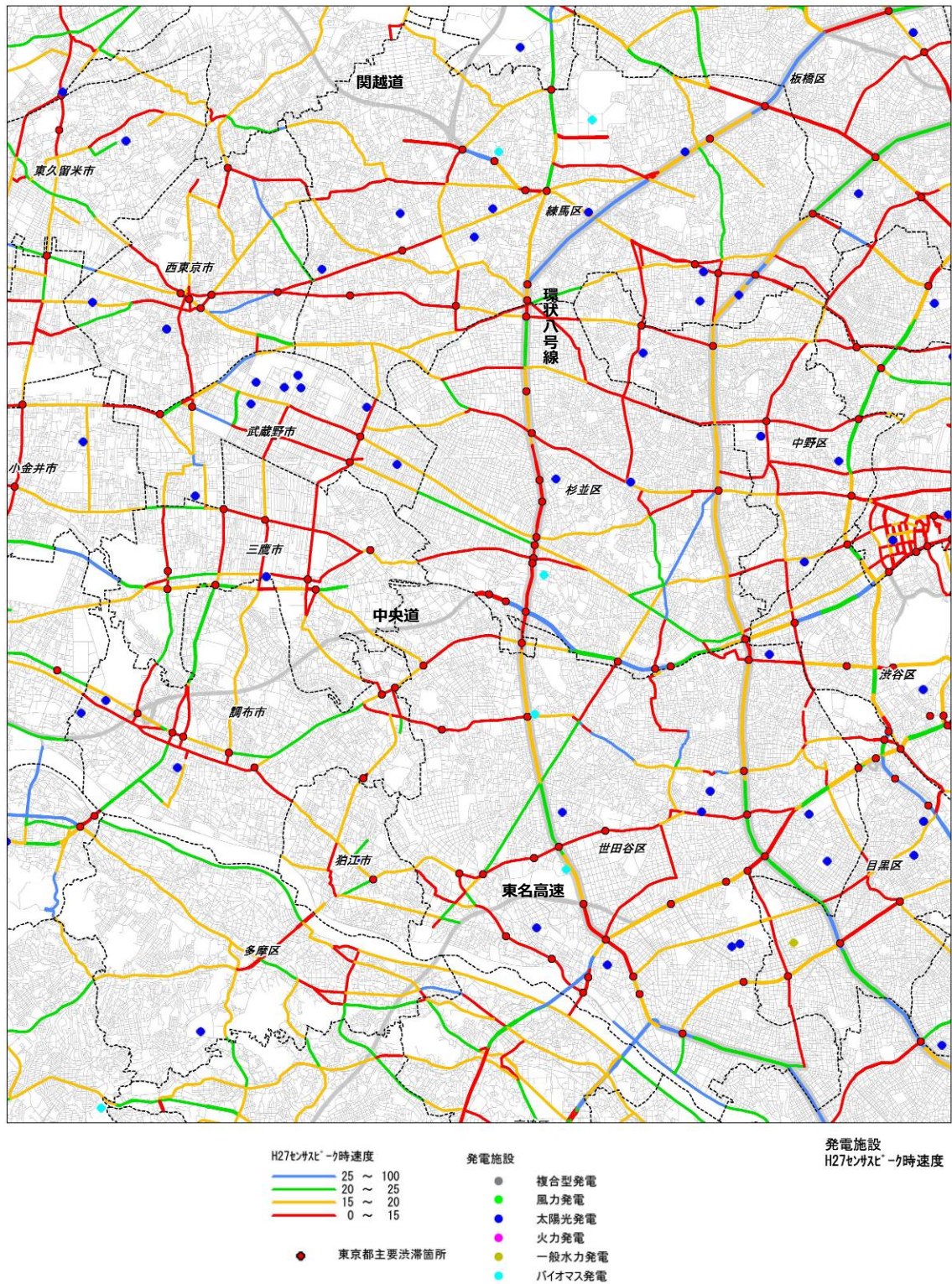


図 6.1-73 発電施設と速度状況



## (2) 抜け道利用との関係

ここでは、外環周辺の抜け道利用と発電施設の立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、北側の抜け道沿線には施設が存在していることがわかる。

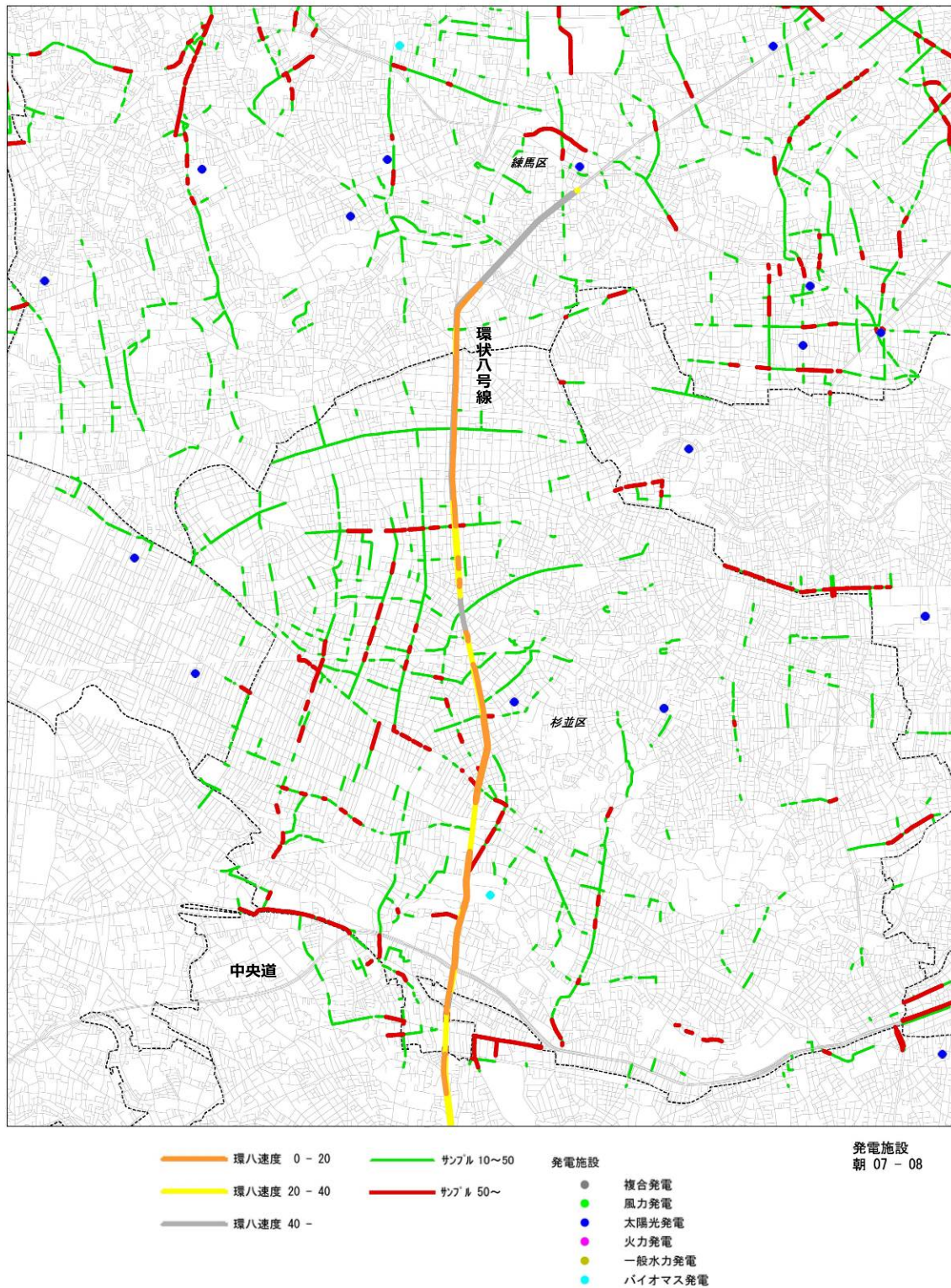


図 6.1-74 発電施設と抜け道利用状況（朝）



また、夕方における外環周辺の抜け道利用と発電施設の立地状況を整理した結果は、以下のとおりである。

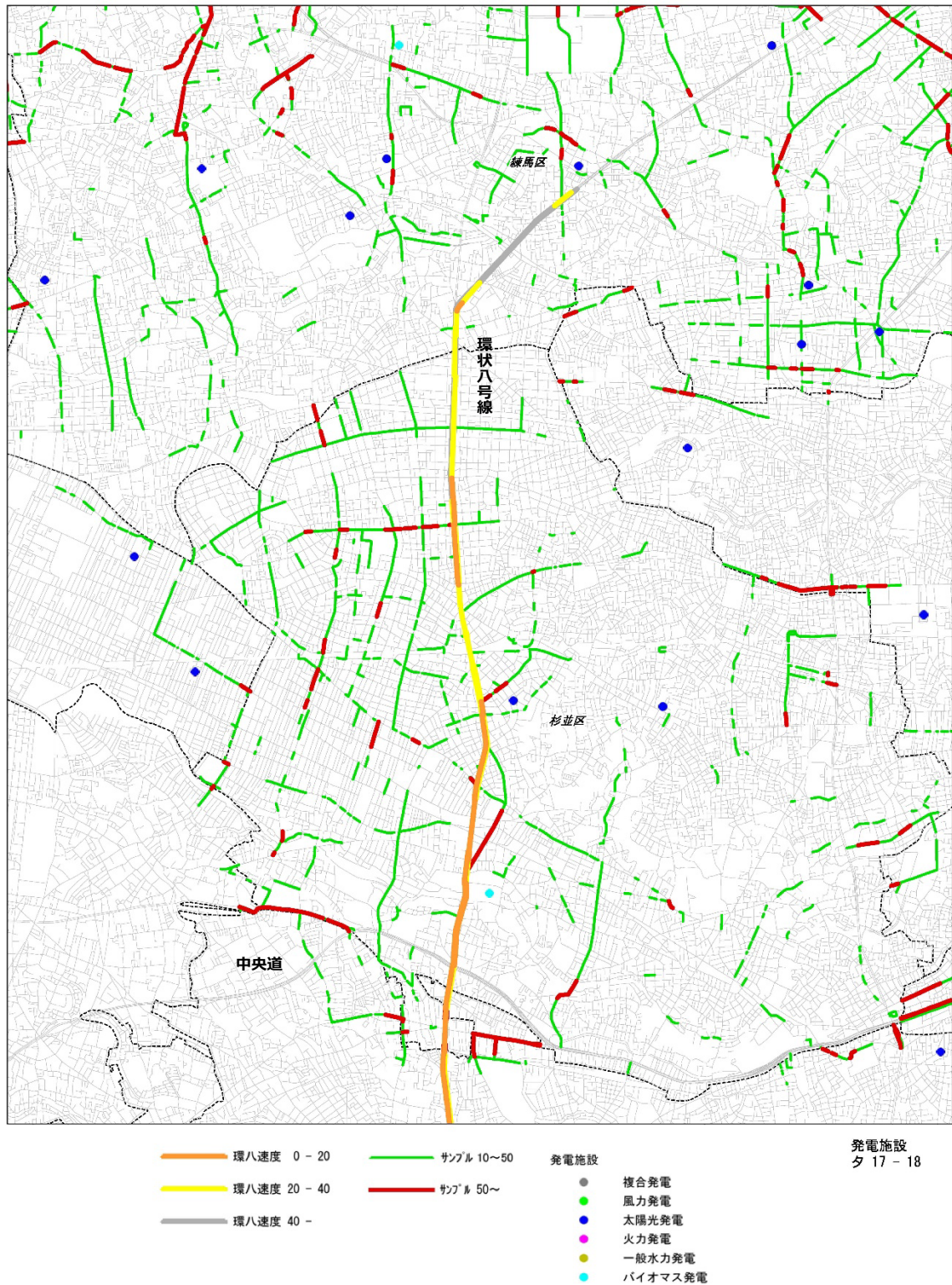


図 6.1-75 発電施設と抜け道利用状況（夕）



### 6.1.26 ヘリポート

### (1) 速度状況との関係

ここでは、外環周辺の速度状況とヘリポートの立地状況を整理した。整理した結果は、以下のとおりであり、面的に各所にヘリポートが存在している。

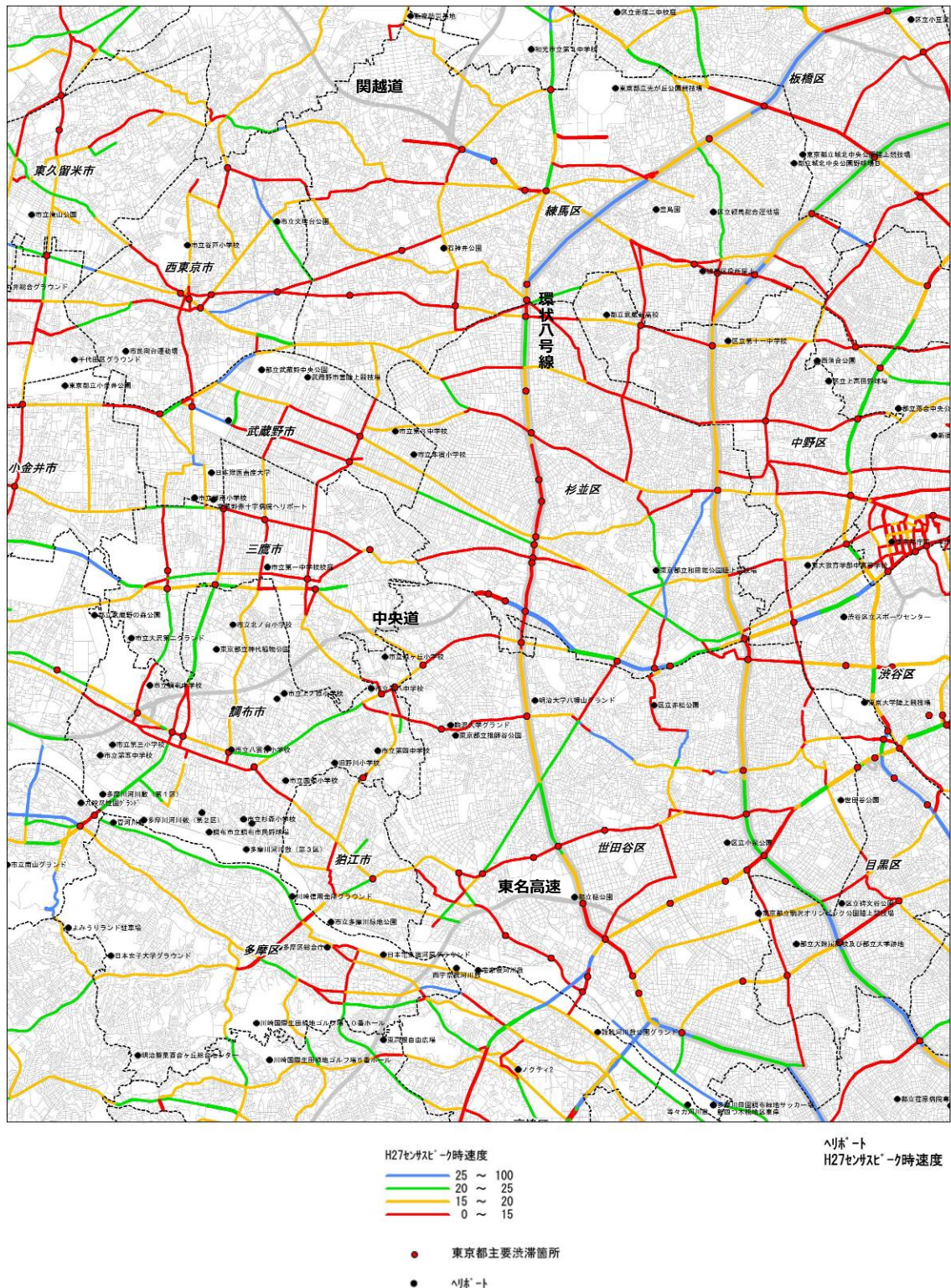


図 6.1-76 ヘリポートと速度状況











## 6.2 沿線地域における道路利用状況

ここでは、前章で整理した抜け道利用状況について、ETC2.0 データを活用した動画を作成し、視覚的にどのような状況になっているのかについて整理を行った。

なお、沿線地域の交通状況に関して動画を作成するため、対象の日を選定する必要がある。

そのため、抜け道分析を実施した 2017 年 6 月を対象に各日のサンプル数（沿線 7 区市）を比較すると、平日では 6 月 23 日、休日では 6 月 24 日であった。そのため、両日（0：00-24：00）を対象に動画を作成した。

表 6.2-1 2017 年 6 月 ETC2.0 サンプル数 ※沿線 7 区市

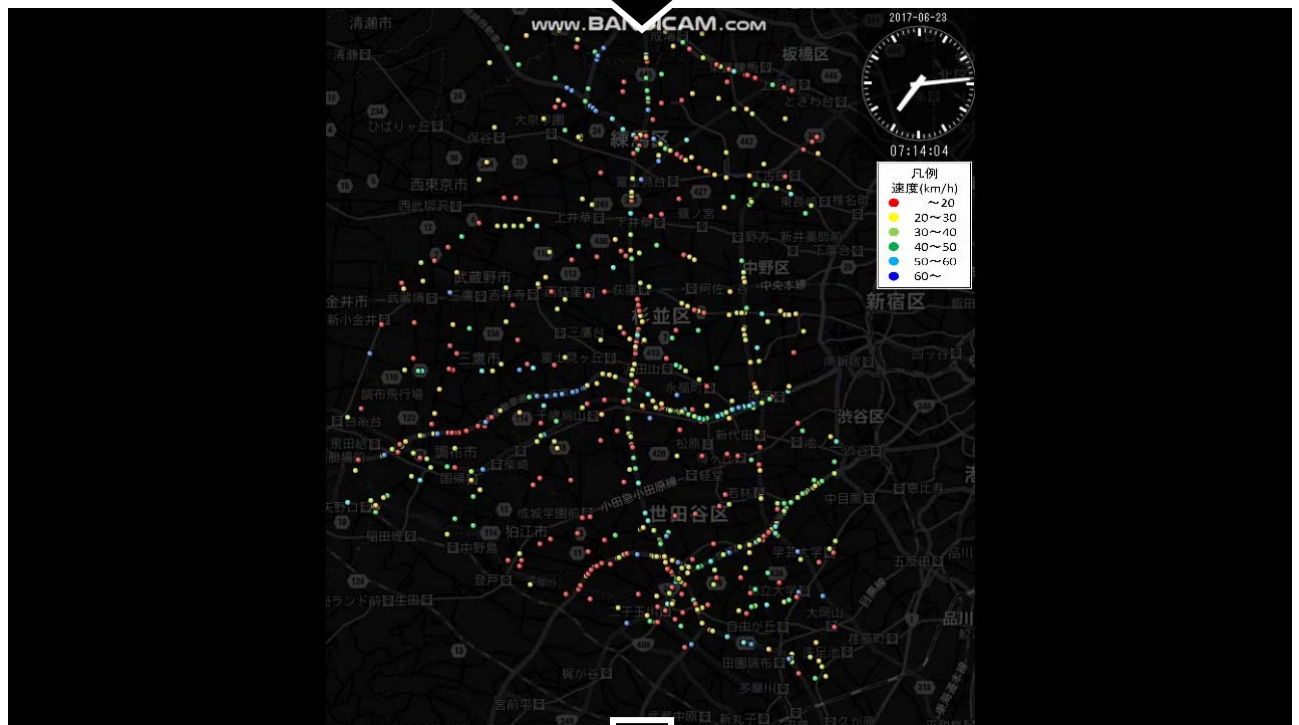
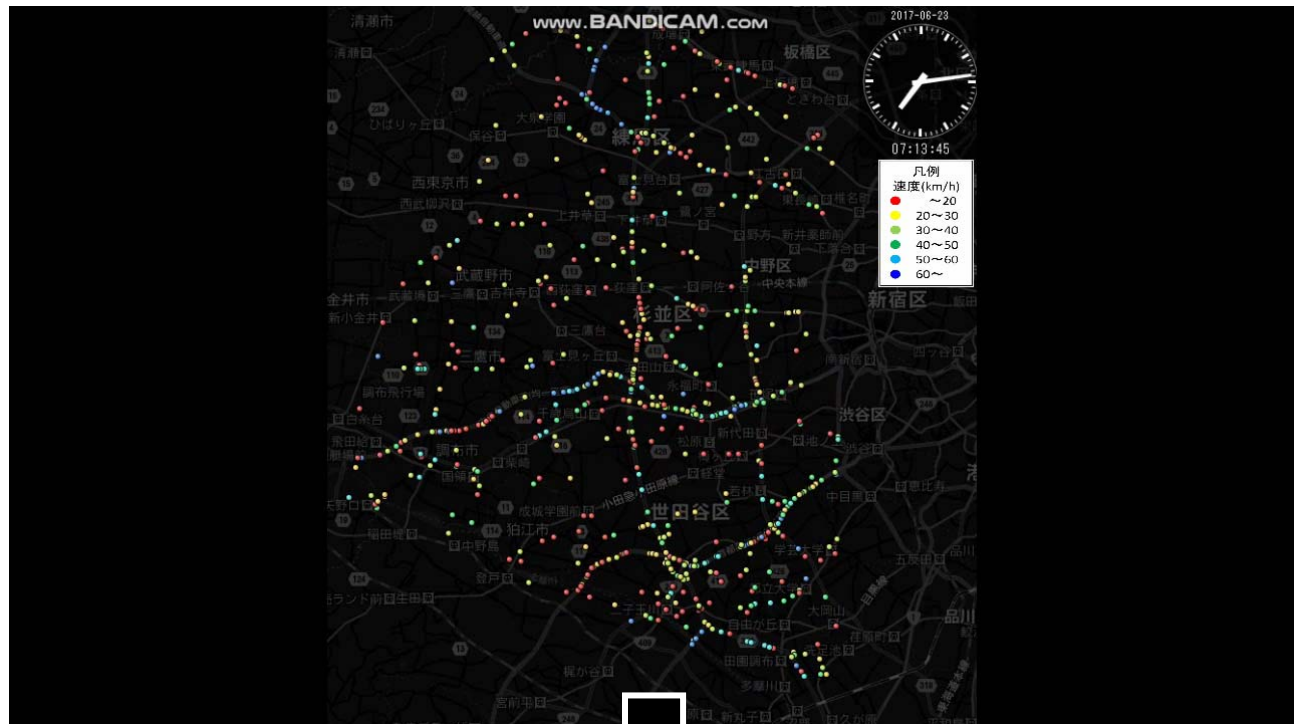
| 平休 | 運行日               | サンプル数     | 備考          |
|----|-------------------|-----------|-------------|
| 平日 | 2017年6月1日         | 1,395,377 |             |
| 平日 | 2017年6月2日         | 1,526,909 |             |
| 休日 | 2017年6月3日         | 1,956,055 |             |
| 休日 | 2017年6月4日         | 1,981,306 |             |
| 平日 | 2017年6月5日         | 1,395,352 |             |
| 平日 | 2017年6月6日         | 1,353,304 |             |
| 平日 | 2017年6月7日         | 1,401,417 |             |
| 平日 | 2017年6月8日         | 1,390,387 |             |
| 平日 | 2017年6月9日         | 1,559,261 |             |
| 休日 | 2017年6月10日        | 2,040,913 | 休日2位        |
| 休日 | 2017年6月11日        | 2,010,489 |             |
| 平日 | 2017年6月12日        | 1,421,180 |             |
| 平日 | 2017年6月13日        | 1,412,599 |             |
| 平日 | 2017年6月14日        | 1,423,462 |             |
| 平日 | 2017年6月15日        | 1,447,389 |             |
| 平日 | 2017年6月16日        | 1,559,883 |             |
| 休日 | 2017年6月17日        | 2,002,945 |             |
| 休日 | 2017年6月18日        | 2,011,034 |             |
| 平日 | 2017年6月19日        | 1,430,789 |             |
| 平日 | 2017年6月20日        | 1,415,297 |             |
| 平日 | 2017年6月21日        | 1,384,716 |             |
| 平日 | 2017年6月22日        | 1,460,099 |             |
| 平日 | <b>2017年6月23日</b> | 1,590,006 | <b>平日1位</b> |
| 休日 | <b>2017年6月24日</b> | 2,064,403 | <b>休日1位</b> |
| 休日 | 2017年6月25日        | 1,949,401 |             |
| 平日 | 2017年6月26日        | 1,374,537 |             |
| 平日 | 2017年6月27日        | 1,350,835 |             |
| 平日 | 2017年6月28日        | 1,401,712 |             |
| 平日 | 2017年6月29日        | 1,437,155 |             |
| 平日 | 2017年6月30日        | 1,578,333 | 平日2位        |

なお、複数日を重ね合わせることも可能であるが、異なる交通状況を重ね合わせて動画を作成すると交通状況がわかりづらいことに加え、サンプル数が多くなりすぎることで、動画でつかみづらいため、各日を対象に作成こととした。

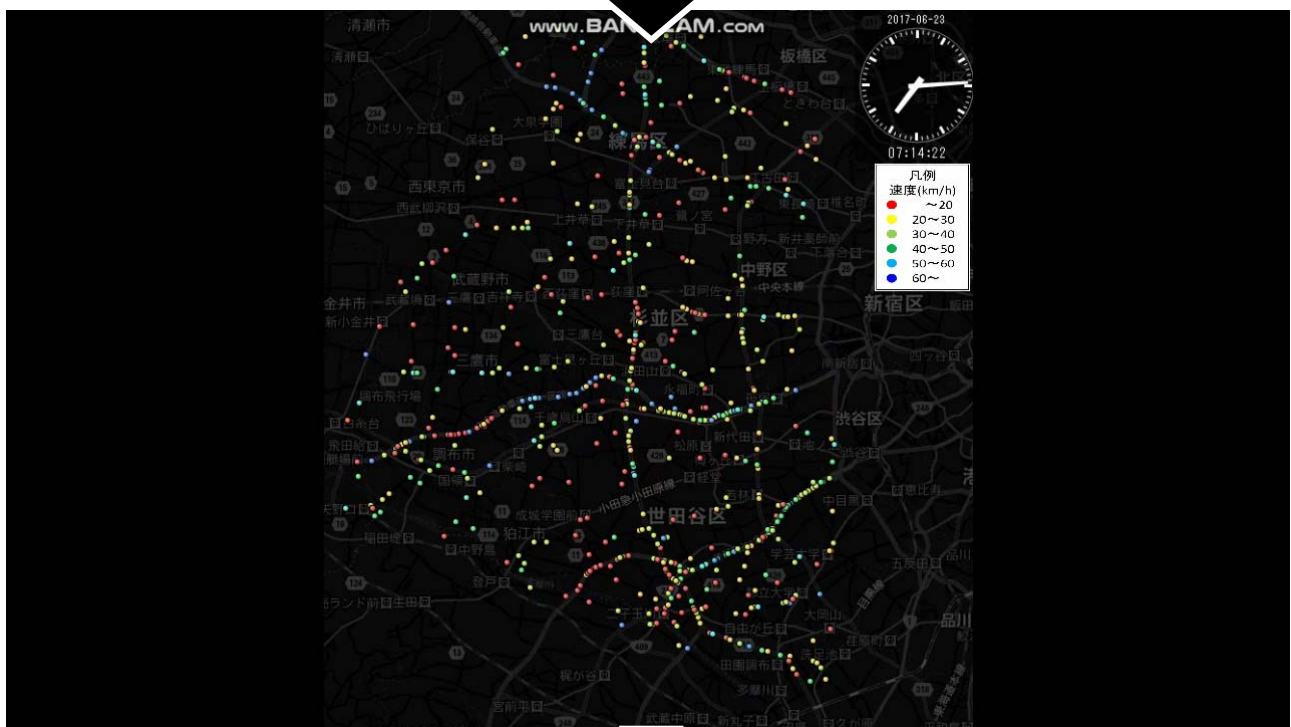
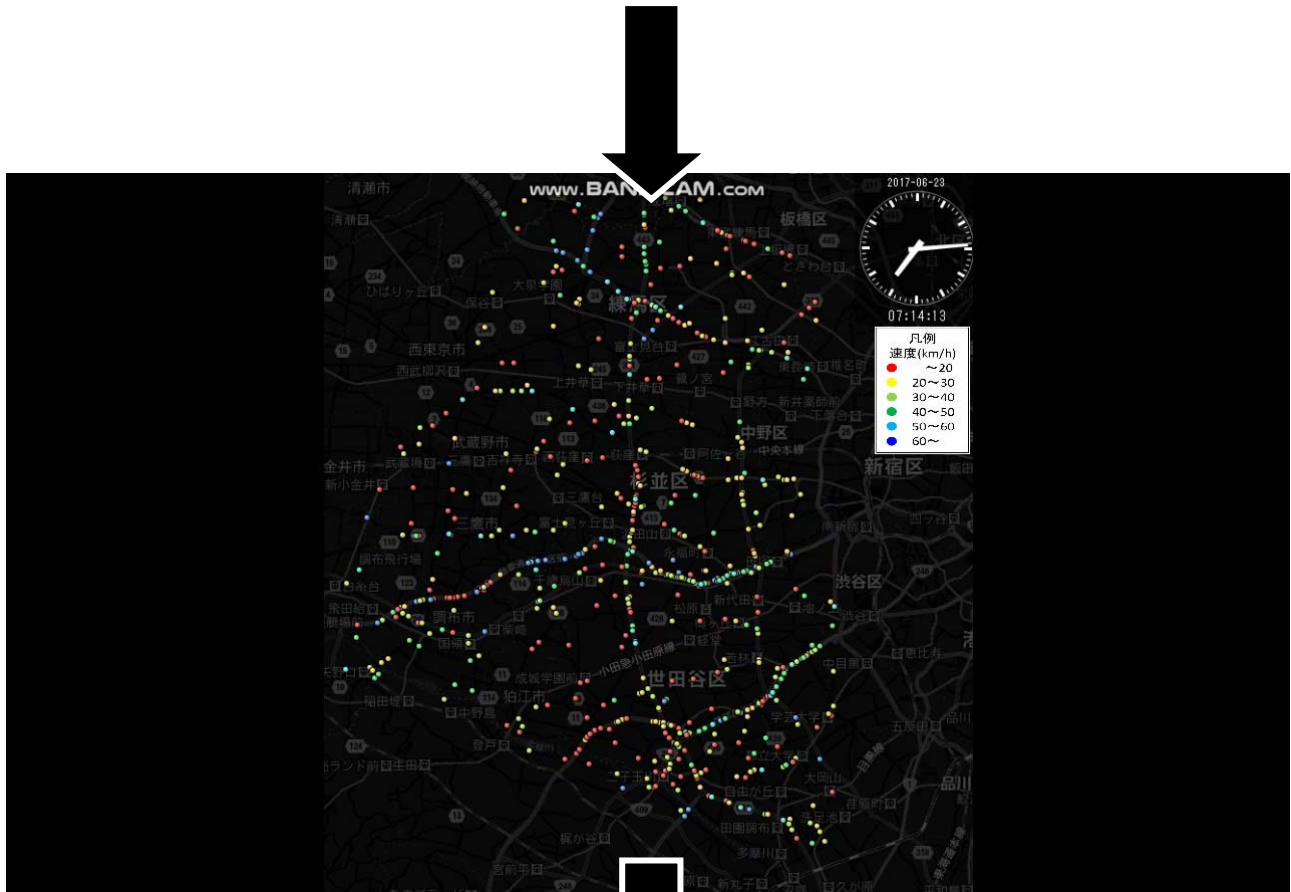


作成した動画について参考として、平日（平成 29 年 6 月 23 日）の 7 時台を対象に連続キャプチャーしたものを以下に示す。

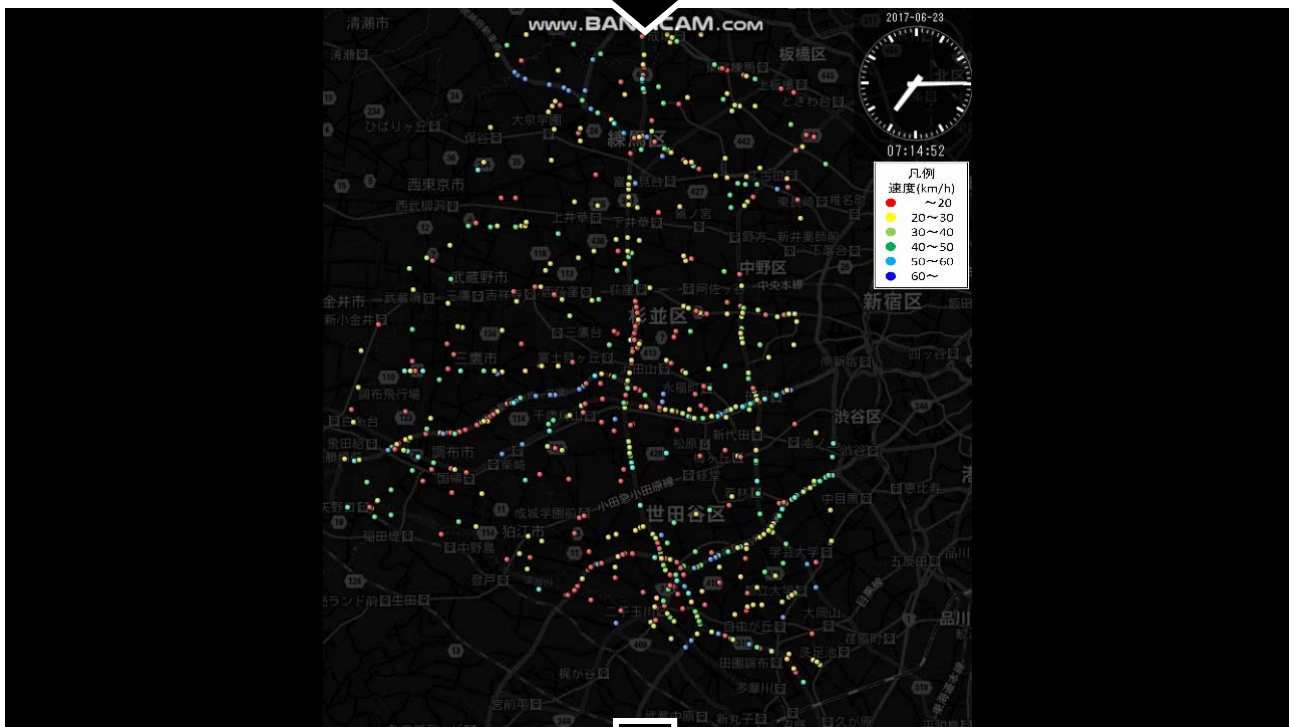
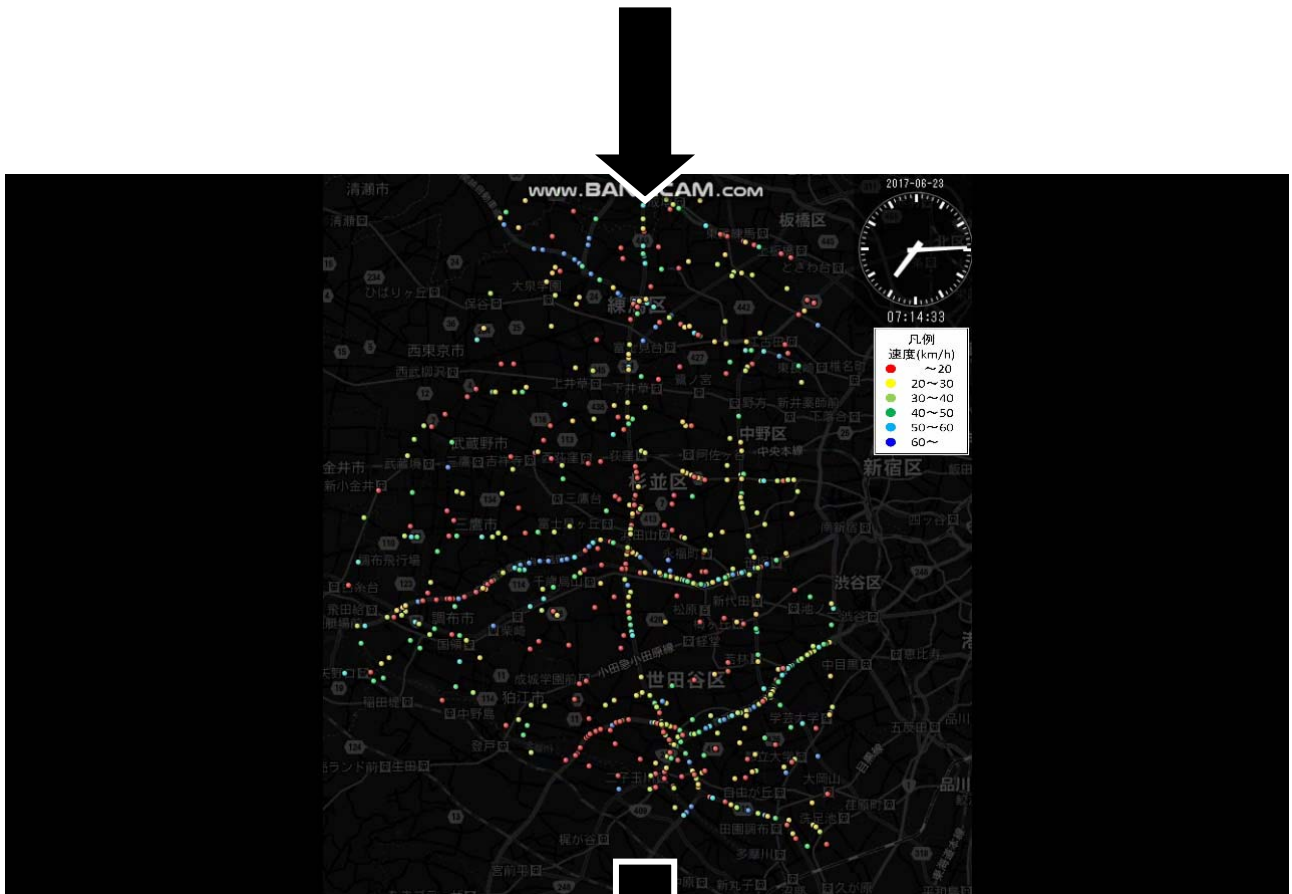
道路の利用状況（交通状況）について時系列的に変化し、視覚的に把握することがかのであることがわかる。



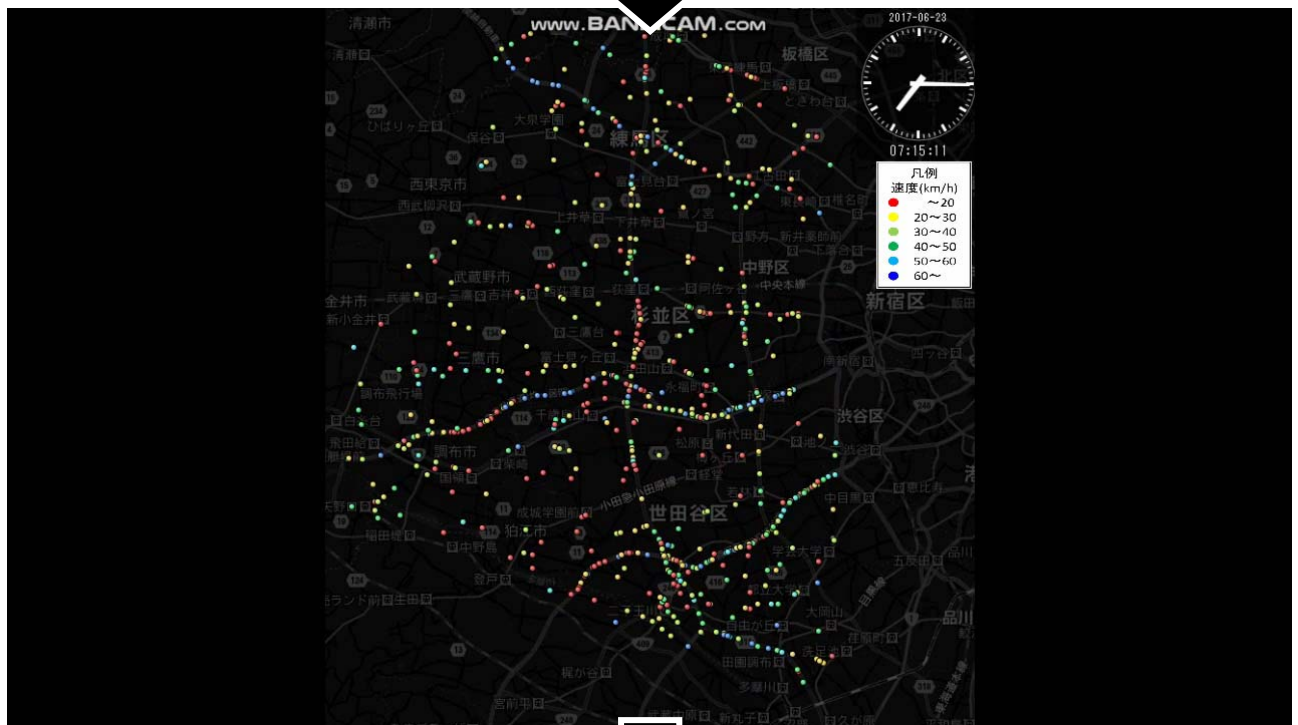
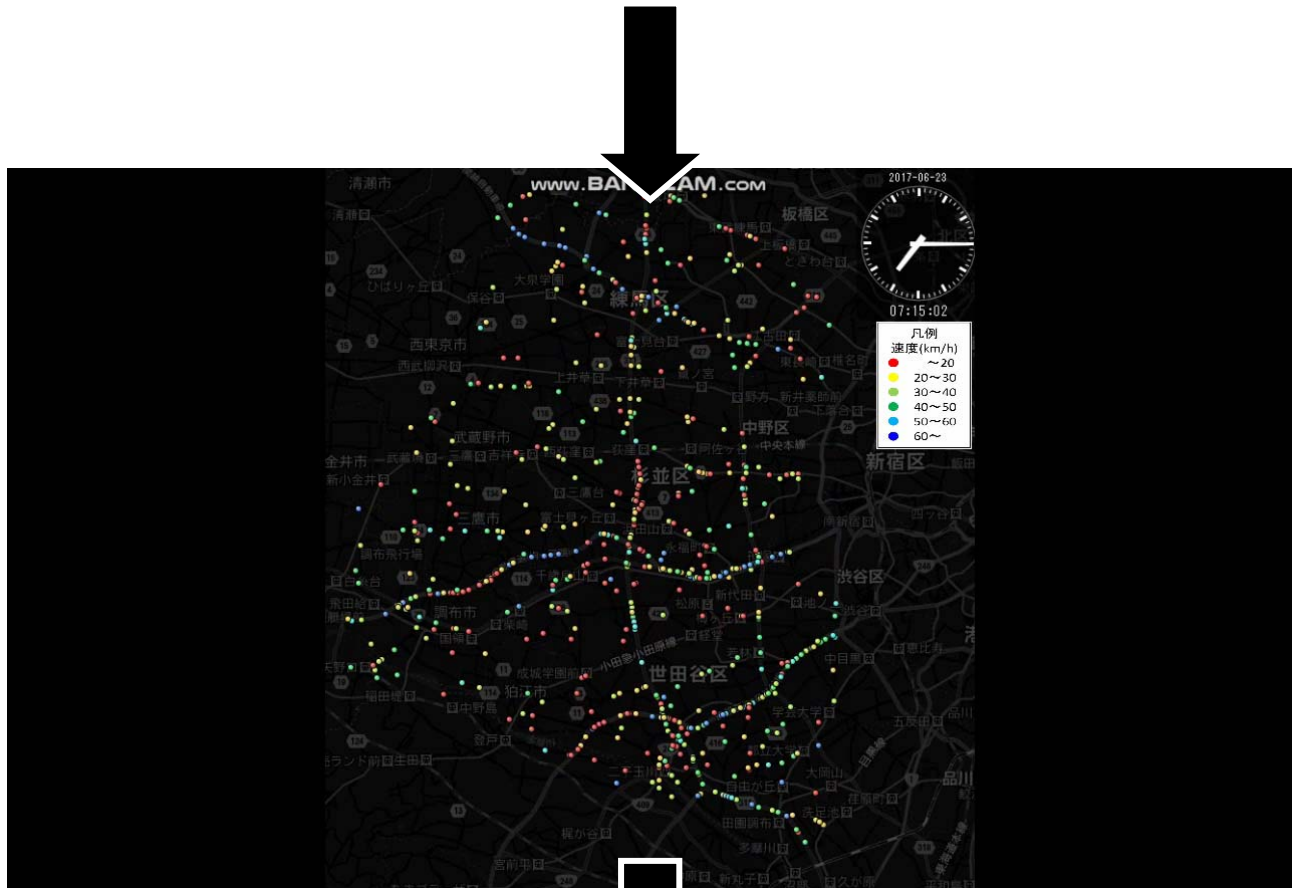




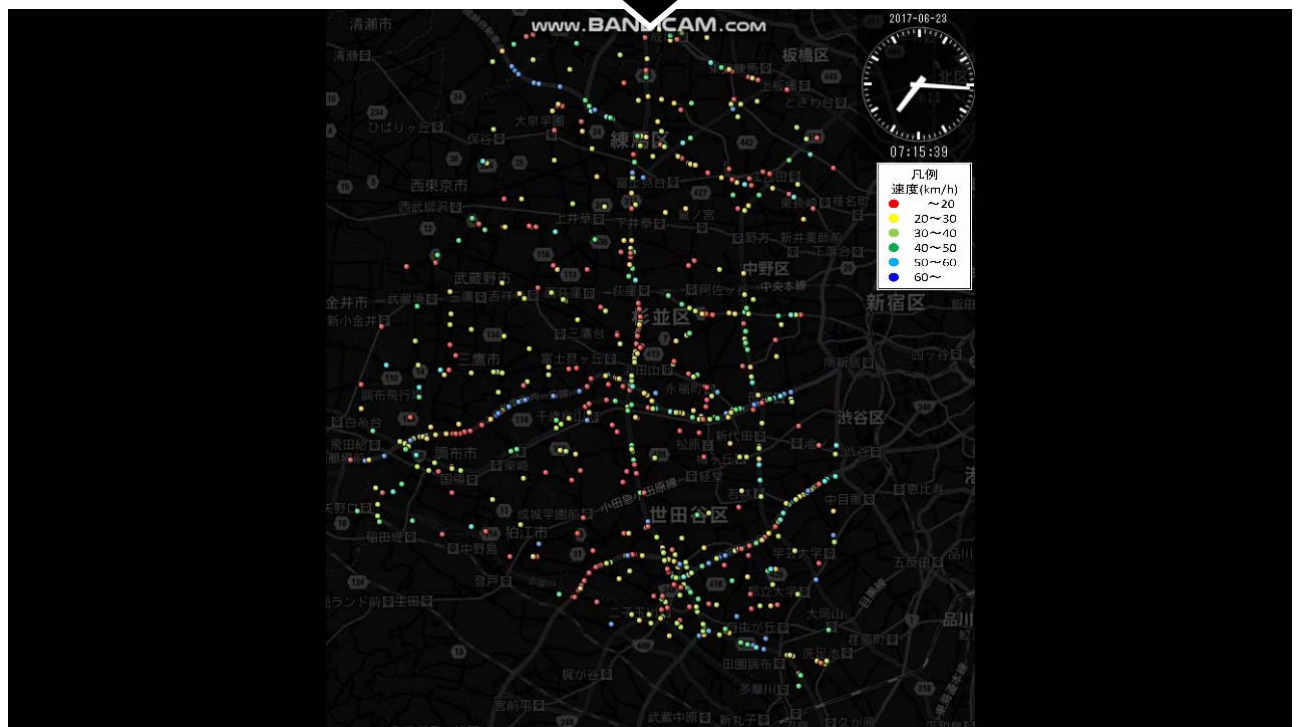
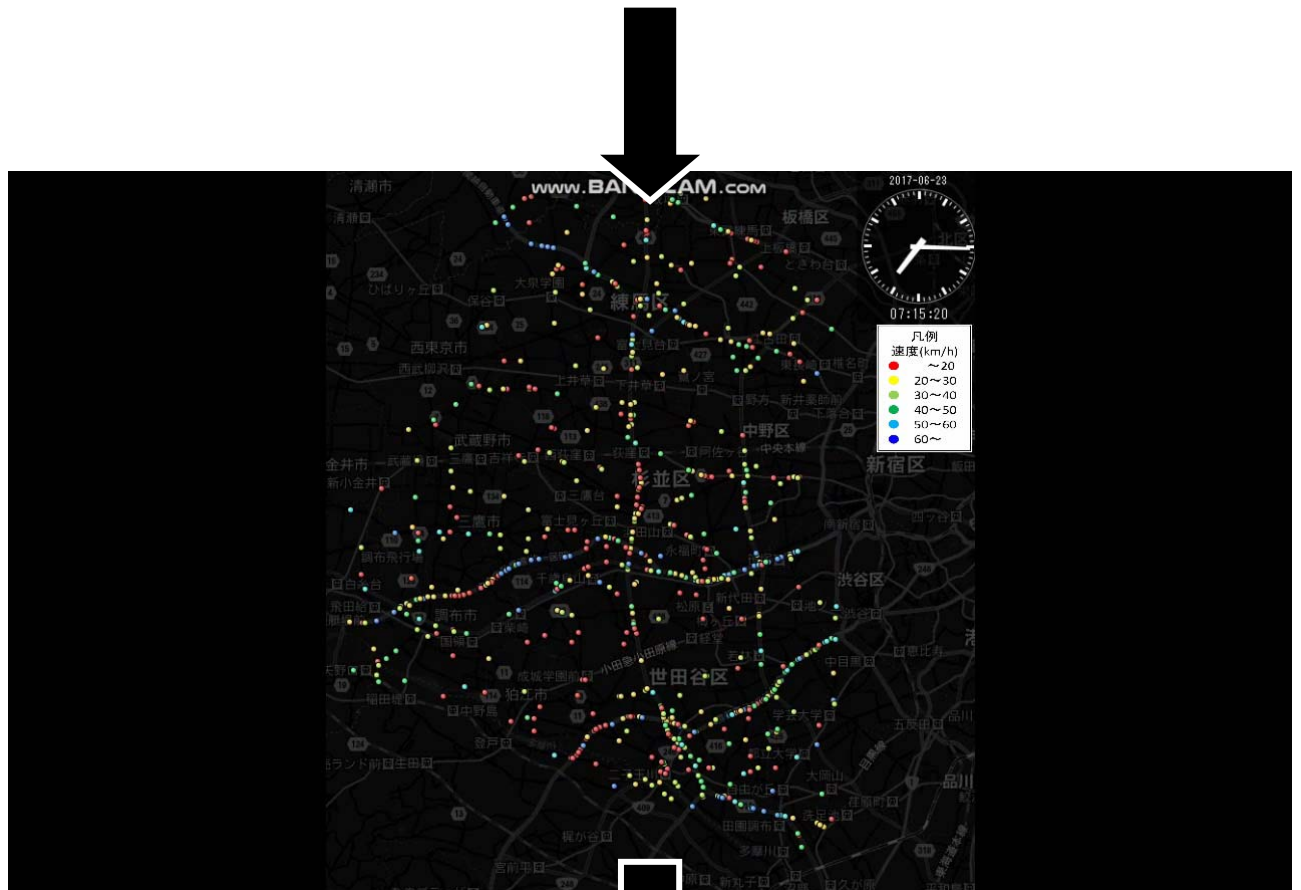














### 6.2.1 平日の状況

各日の特徴的な部分について、抜粋して以降に示す。

まず、平日に関して、深夜帯、朝時間帯、昼時間帯、夕時間帯を並べてみると、深夜帯のサンプルが他の時間帯と比べて少ないということがわかる。

一方、朝時間帯や夕時間帯が昼時間帯に比べて環状八号線の周辺の平行路線などに多くサンプルが見受けられる。

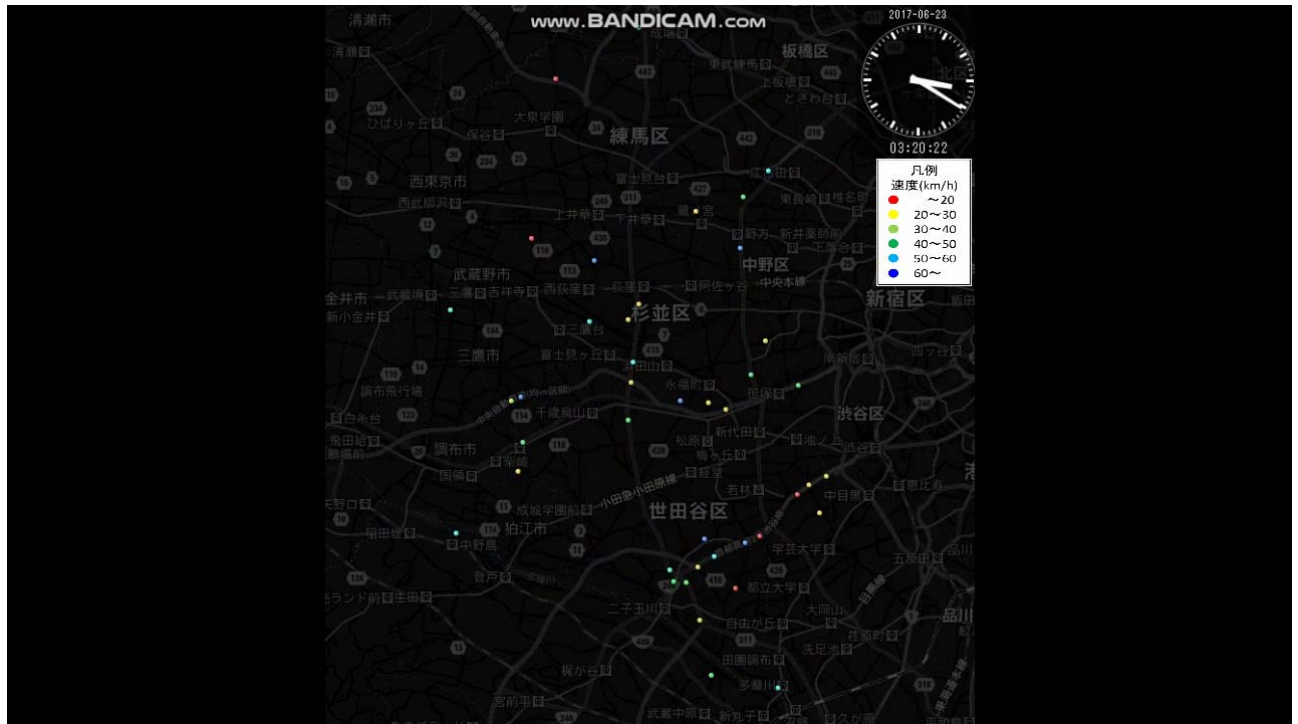


図 6.2-1 沿線地域周辺の交通状況（平日・深夜帯）



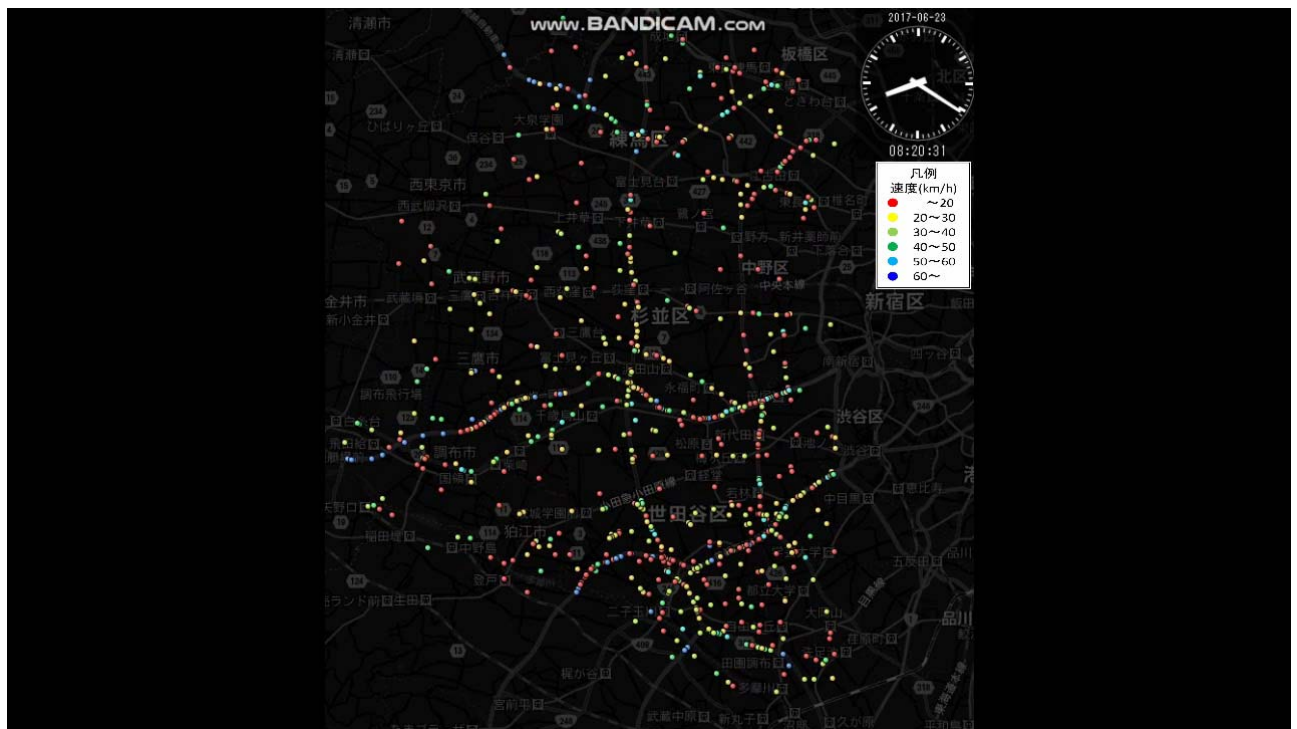


図 6.2-2 沿線地域周辺の交通状況（平日・朝時間帯）

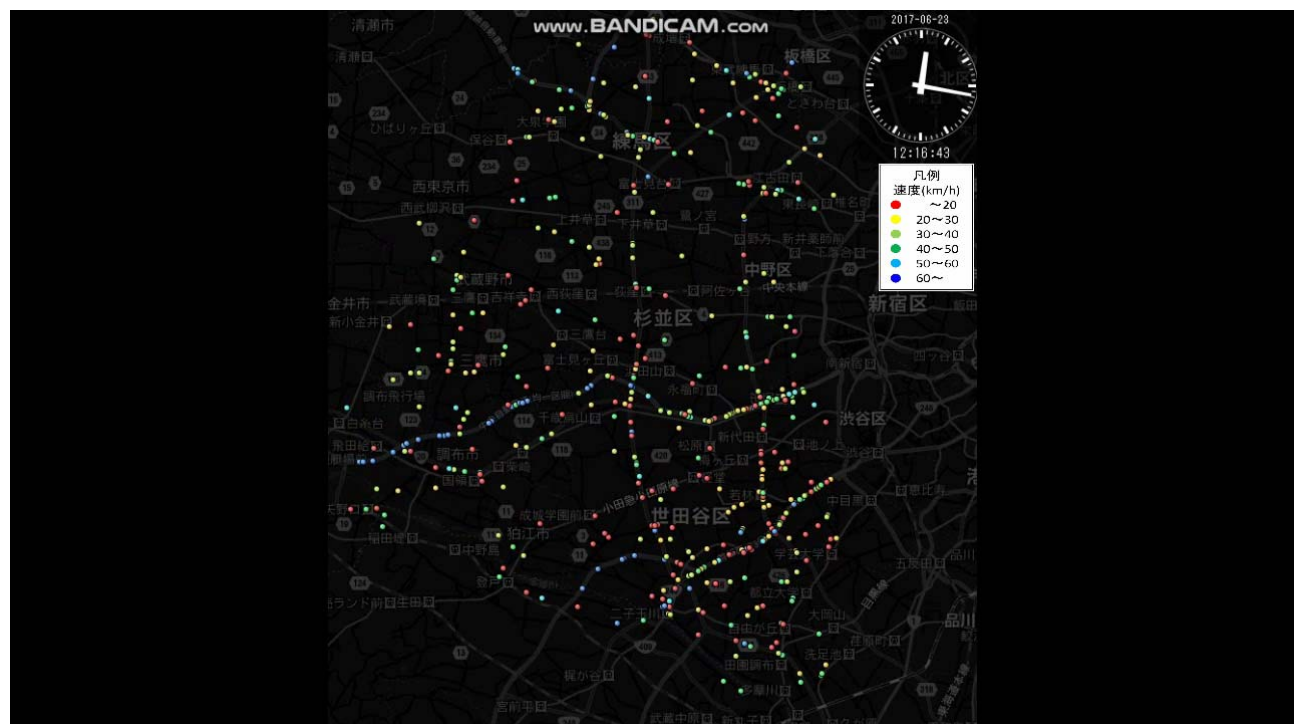


図 6.2-3 沿線地域周辺の交通状況（平日・昼時間帯）



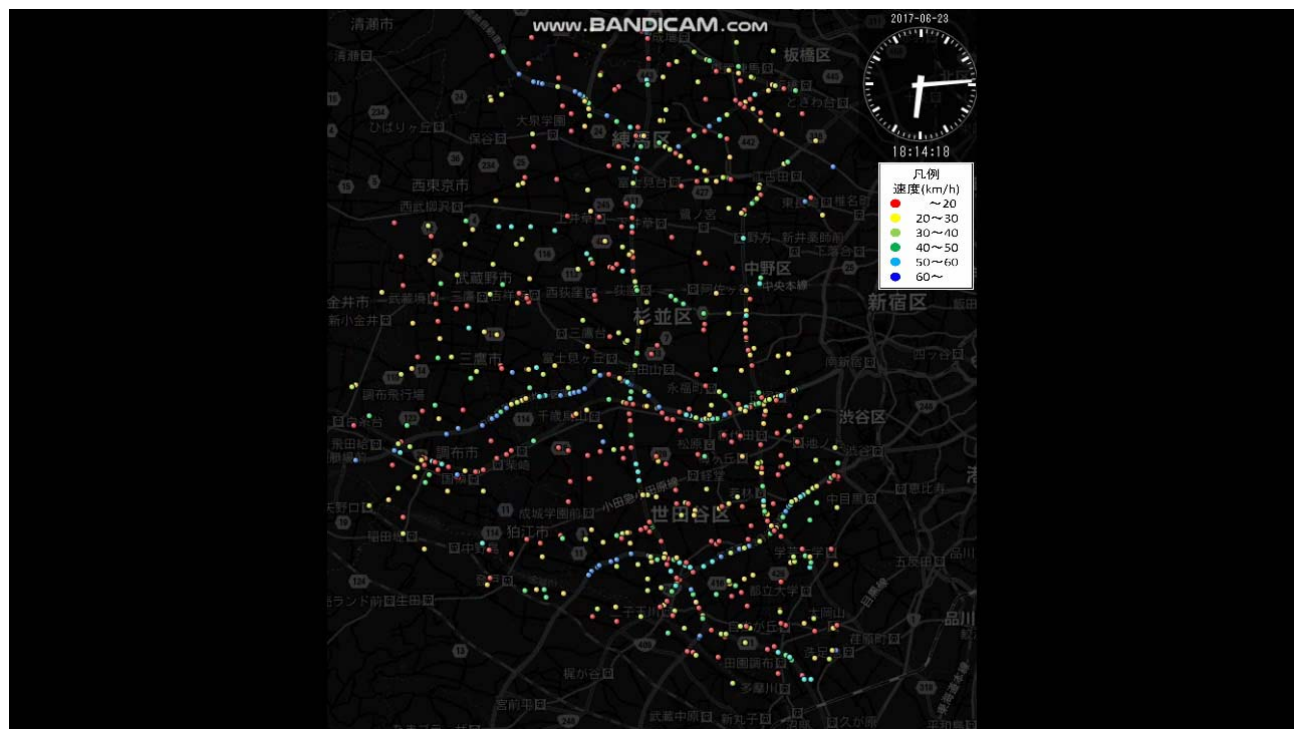


図 6.2-4 沿線地域周辺の交通状況（平日・夕時間帯）



その中で、朝時間帯を代表してみると、環状八号線に多くのサンプルがあり、それに伴って、特に東名高速周辺や中央道－関越道間において多くの環八の平行路線・放射路線が使われていることがわかる。

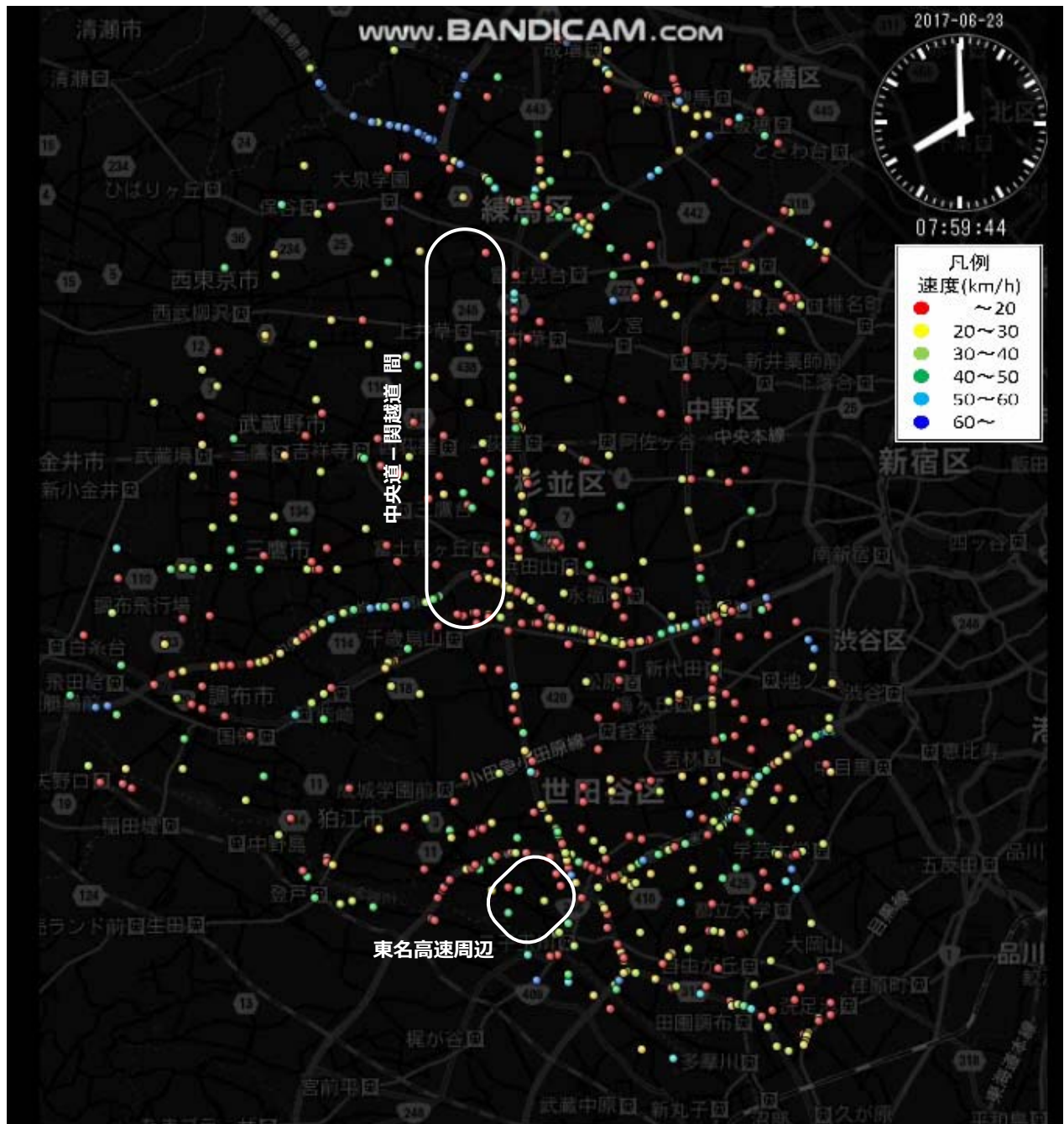


図 6.2-5 沿線地域周辺の交通状況（平日・朝時間帯）



### 6.2.2 休日の状況

次に休日について整理した結果を以下に示す。まず、平日同様に各時間帯を比較すると、平日とは異なり、昼時間帯が朝時間帯や夕時間帯と比べても同様もしくは多いことがわかる。

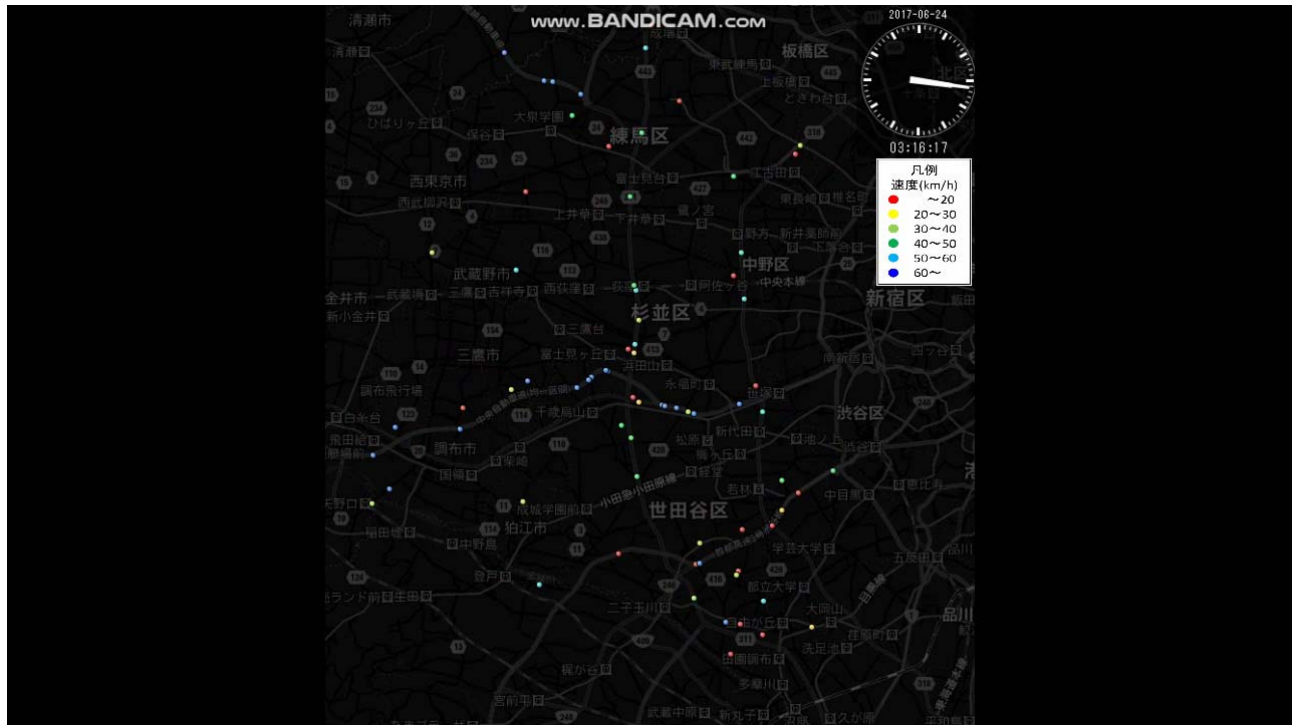
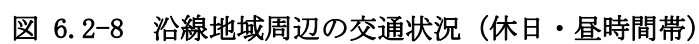
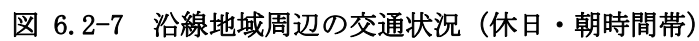


図 6.2-6 沿線地域周辺の交通状況（休日・深夜帯）







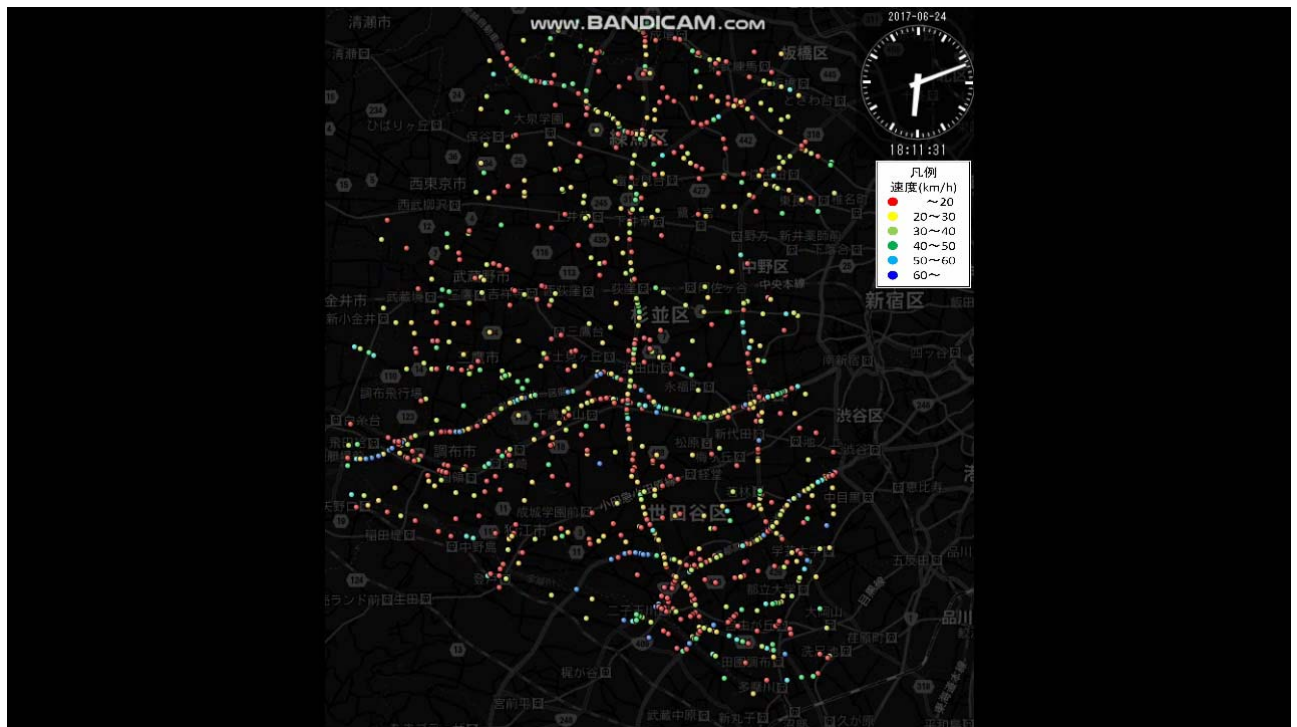


図 6.2-9 沿線地域周辺の交通状況（休日・夕時間帯）



さらに、抜け道利用状況などについてサンプル数が多いと考えられる夕時間帯に着目してみると、平日と同様に環状八号線の平行路線などで多くのサンプルが見受けられる。

また、二子玉川駅周辺など集客施設が多く存在する箇所について、サンプルが集中しており、速度が低いことなどもわかる。

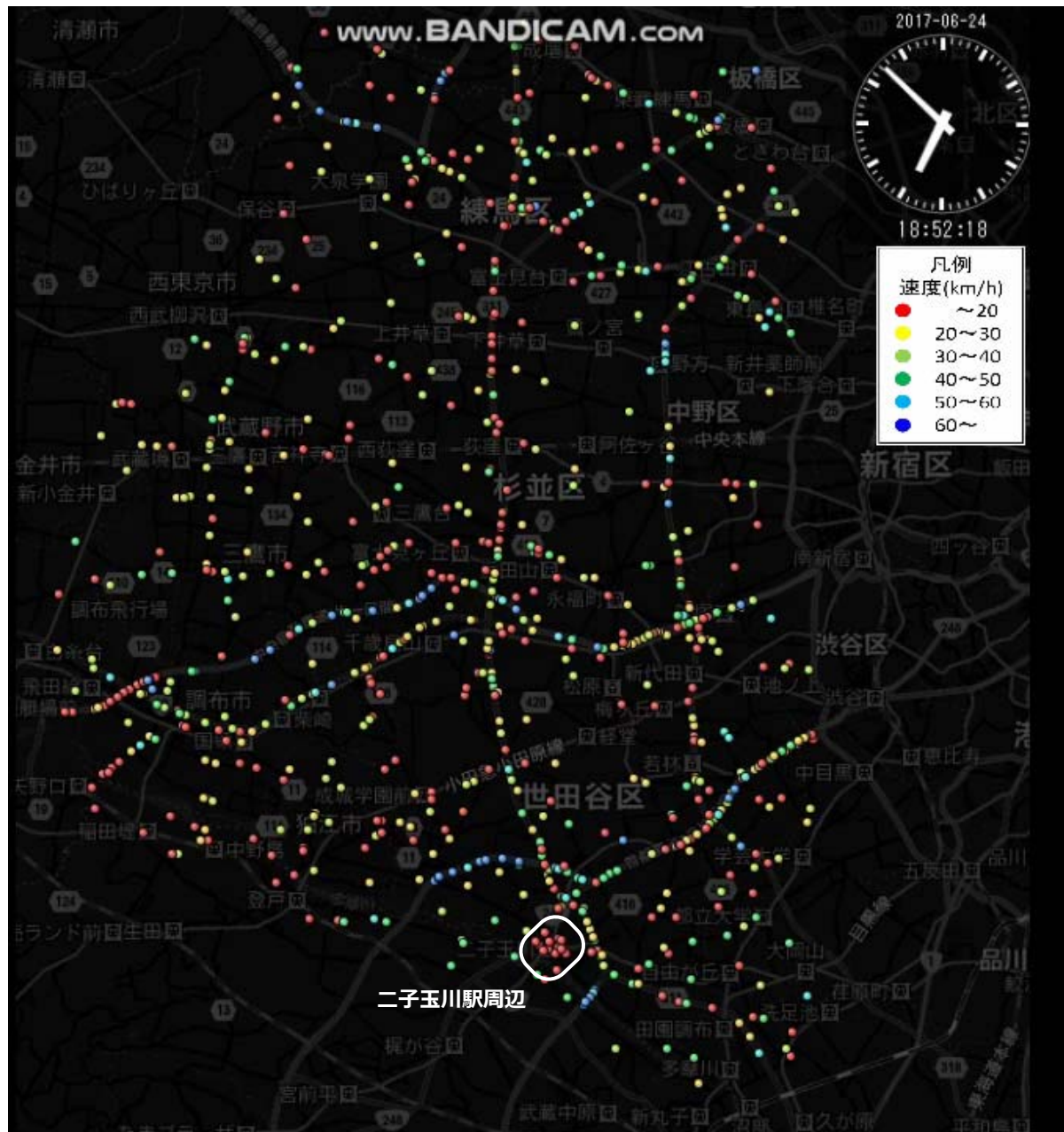


図 0-1 沿線地域周辺の交通状況（休日・夕時間帯）