

東京外かく環状道路計画の 都市計画変更案に係る意見書

都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町）事業（以下、「外環」）の都市計画案については、従来の高架構造方式を変更し、地上への影響が比較的少ない地下方式を採用したこと、また、東八インターチェンジ計画については、ジャンクションと一体型構造として、東八道路北側への影響を極力回避するなど、現時点で可能な範囲で地域環境への影響に配慮した計画案として一定の評価を行うものである。

しかしながら、外環本線に加えて、三鷹地域には中央ジャンクションや東八インターチェンジ、更には換気所が計画されるなど、外環が三鷹地域へ与える影響は極めて大きいものがある。インターチェンジが設置されることにより、周辺の利用交通の増大や、それに伴う環境悪化が危惧されるが、こうした周辺地域の環境や交通など、まちづくり対策については、未だ具体性がなく十分でないため、現段階では事業着手まで容認するものではない。

今後、東京都都市計画審議会や国の国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）で、審議が行われることになるようであるが、引き続き外環計画の妥当性について、真摯な検討を重ねると共に、三鷹市はじめ沿線区市から出された課題や問題点について、誠意を持って解決に当たり、地域住民との合意形成を十分に図ることを要望する。

なお、これまで三鷹市においては、「東京外かく環状道路計画に関する三鷹市の要望書」（平成 18 年 4 月 28 日付）に対する、国及び東京都からの「回答書」（平成 18 年 5 月 26 日付）に基づいて、計画の具体化に向けた検討を進めてきた。今後さらに、事業着手に向けた手続きを進める場合は、三鷹市域の良好な生活環境の維持、三鷹市民の利便性の向上、市民の安全・安心のまちづくりが推進されるよう、改めて以下に掲げる各項の総括的意見について、確実に履行するとともに、具体的意見についても誠意を持って実現に向けて取り組むことを要望する。また、今後も引き続き、諸問題の解決に向けて協議の場を通じ誠意ある対応を求めるものである。

以上を確約することを条件に、都市計画の変更を行うことについては同意する。

[都市計画変更案検討の前提]

1 市のまちづくりへの全面的協力

<総括的意見>

本市では、「三鷹市基本構想・基本計画」において、安全性や利便性、快適性などの視点から都市全体がうるおいをもった「緑と水の公園都市」として創造することにより、高環境のまちづくりを実現することを目指している。この理念は、個別計画である「土地利用総合計画」、「環境基本計画」及び「緑と水の基本計画」等にも一貫して流れている。国及び東京都は、三鷹市におけるこうしたまちづくりの基本的な理念を踏まえ、外環計画が及ぼす地域へのマイナス面の影響を極力回避するとともに、中央ジャンクションが計画されている地域を中心とする市のまちづくりに対して全面的な協力を行うべきである。

<具体的意見>

1 - (1) 三鷹市とのまちづくり推進体制の確立

三鷹市では現在協働のまちづくりを進めているが、三鷹市と国及び東京都の間で市民対応に齟齬をきたすことのないよう、住民意見を真摯に受け止め、誠実に対応することが求められている。市民は地域への影響について、国及び東京都がどのような対応策を示し、確実に実行するのかを注視しており、高速道路整備のみを優先することなく、まちづくりを進めるための地元市との連携体制を確立すること。

1 - (2) 市民参加、市民との協働手法の積極的採用

今回の外環計画は、多くの関係住民、また周辺地域を含む市民の理解と協力なくして実現することの難しい事業である。したがって、こうした市民に対して情報の提供や協力を求めるだけでなく、可能な限り市民参加と協働の手法を採用すべきである。とりわけ、市民の関心の高いジャンクション上部の利用や周辺部のまちづくりについては、ワークショップなど、市民の創造的な参画を可能とする手法の導入を図り、関係機関及び市民との協働によるまちづくりを推進すべきである。

2 環境影響評価準備書に対する意見書への真摯なる対応

<総括的意見>

本市が平成18年10月に提出した「環境影響評価準備書に係る三鷹市長の意見」の総括的事項の中では、(1)環境影響評価準備書は予測値に基づいて評価を行い、対策を検討したものであり、予測値に基づく評価には実測値による厳格な検証が不可欠であること、(2)この地域にインターチェンジが設置された場合の、市内幹線道路等への交通量や環境面での負荷の増大に対する予測や対策が十分でないなど、今回の準備書では三鷹市民の不安や懸念を払拭することにはならなかった点について指摘したところである。今後も、これらの課題については、積極的に情報提供や解決策の提示を行うなど、「環境影響評価準備書に係る三鷹市長の意見」への真摯な対応を図るべきである。

<具体的意見>

2 - (1) 環境対策の複数案検討と対策による効果の明確化

環境影響評価をふまえ今後さらに、現況データ、交通量予測、環境予測等の公表については、客観性・透明性を確保するとともに、環境対策については、複数案を検討し、対策に応じた効果について明らかにしていくこと。また、これらのデータについては、最悪の状況を想定（交通量予測を例示すれば、年末年始、ゴールデンウィーク、お盆等のピーク交通量）した数値もあわせて公表し、対策を講じること。さらに、局所的に環境基準を上回ることが予測される地点については、特に具体的な対応策を示し、対策を講じること。

2 - (2) 深層地下水の水質汚濁と水枯れ防止策の実施

本市の上水道事業については、水源の約6割を深層地下水に依存しており、中央ジャンクション及び東八道路インターチェンジ周辺には、深層地下水を水源とする深井戸が数箇所ある。地表式又は堀割式、地下式等の道路構造により、地上から50m前後に位置する第一帯水層が分断され、揚水量低下などの影響発生も予想される。地下水脈の保全対策としては、地下水流動保全工法を採用し地下水位の変動を低減するとしているが、実用されている件数が少ないことや保全効果の持続性という観点からも、実績としては不十分である。そのため、信頼できるデータを示すとともに、更なる調査・研究を進めること。

2 - (3) 工事による環境に与える影響についての対策

工事中の粉塵・騒音・振動・低周波音等の課題に対しては、建設工事では、音源となる建設機械の位置と受音点の位置関係が最も重要な意味を持つが、環境影響評価準備書からは、想定される機械の配置と影響を受ける住宅地の状況が判断できない。したがって、予測した数値が妥当であるかさらに詳細に検討すること。

また、防音パネルによる遮音対策については、工事の状況にあわせて防音パネルの高さを決定するなど十分な対策を示すこと。建設機械の稼動については、関係法令を遵守するとともに、最新の低騒音・低振動型機械を使用し、環境負荷を最低限とすること。周囲への大きな影響のある夜間工事は、原則的に行わないものと考えているが、夜間に行う場合には、住民生活への影響を最小限にすること。

2 - (4) 農作物への光害の影響検討

農作物への光害の影響については、今回の環境影響評価準備書では明らかにならなかった。しかし、中央ジャンクション周辺は貴重な市内産野菜の農地が少ないことから、照明の設置については、農作物への影響（光害）が発生しないよう十分配慮して設置すること。また、農作物への大気汚染の影響についても検討すること。

[外環本線及びジャンクション部の整備に関する要望]

3 外環本線の安全性の確保と環境負荷の低減努力

< 総括的意見 >

今回の外環本線は、大深度地下を活用した最先端技術による大規模プロジェクトとなるが、その安全性や環境への影響、特に地盤や地下水への影響、また災害や事故発生時の対応など、現時点では未だ検討を要する課題も少なくない。そのため、こうした点について市民の不安や懸念が払拭されてないことを重く受け止めるべきである。計画の具体化の各段階において、こうした前提に立って正確な情報開示と具体的な対策の明示を通じ市民の不安や懸念に真摯に対応し、なお一層の安全性の確保と環境負荷の低減に努めるべきである。

< 具体的意見 >

3 - (1) 災害時における構造物本体の安全性の確保

地下構造物である大深度トンネルや地上構造物である中央ジャンクション及び東ハインターチェンジについては、地震時や水害時、地下水位上昇による浮上等災害時における構造物本体の安全性を確保すること。

3 - (2) 中央ジャンクション部の防災拠点化や救急対応の実施

交通事故や車両火災時の対策設備や救急対応について、具体的なシミュレーションを示し市民の不安に応えるほか、中央ジャンクション部・換気所等を利用し、災害に備える防災拠点・避難場所・医療拠点等の整備について推進を図ること。

3 - (3) 環境施設帯の十分なる確保

騒音の低減については、環境施設帯を広く取ることにより、一定の効果が期待されている。しかし、変更案で示されている幅 20m の環境施設帯では、現在より環境が悪化することは避けられない。環境施設帯は、騒音対策等の効果が大きいことから、小中学校などの施設の配置状況などにも十分配慮しながら配置すること。特に車の発進・停止が繰り返される東ハインターチェンジ出入口等において環境施設帯をさらに拡幅すること。

3 - (4) 具体的な騒音対策について

遮音壁は、連続的に設置することにより、遮音効果が発揮されることから、切

れ目なく設置すること。また、遮音効果の持続性や維持管理の観点から、適正な材質を選択するとともに、遮音壁や遮音パネルのみならず、遮音効果が期待できる最新技術を導入すること。

掘割部の騒音対策については、原則として蓋掛けをすること。蓋掛けができない箇所については、側壁に遮音パネルを設置する等、騒音対策を講じること。

3 - (5) 東八道路からインターチェンジへ入る構造についての協議・検討

東八道路からインターチェンジへ入る車やインターチェンジから東八道路へ流出する車の渋滞の緩和を図ることにより、騒音や大気汚染を低減する効果が期待できることから、十分な幅員を備えた環境施設帯を設けた立体交差等により、安全に入出が可能となる構造について検討し、市とも十分に協議を行うこと。

3 - (6) ジャンクション周辺の生活道路分断や工事車両に対する安全・安心対策

外環の建設には10年以上を要するとしており、これにより、中央ジャンクション周辺は、巨大な工事現場となり、生活道路の分断や工事車両の通行による市民の安全・安心対策が重要となることを踏まえ、万全の対策を講ずること。

3 - (7) 工事車両等の市内への流入対策

一般道を利用する工事車両を削減するため、中央道に工事用仮設インターを設けるほか、市内への工事車両の流入量の抑制に努めること。

4 ジャンクション上部の高環境の創出

< 総括的意見 >

三鷹地域で予定されているジャンクション部については、市内有数の緑豊かな地域にあり、そこに全体で19ヘクタールにも及ぶ予定面積で施設整備が計画されている。そのため、この地域ではコミュニティの分断をはじめ道路の切断など、まちづくり上の大きな課題発生が予想される。こうした事態に対応するため、ジャンクション部については可能な限り蓋掛けを行い、コミュニティの分断や道路の切断を避けるとともに、当該地域が三鷹市の目指す緑と水の公園都市の拠点地域、またコミュニティの醸成に寄与する空間ともなるよう、市並びに地元住民とも十分協議の上、地域から愛される施設整備に努めるべきである。

具体的意見

4 (1) 掘割部の蓋掛け構造による有効利用

中央ジャンクション及び東八インターチェンジ周辺では、可能な限り蓋掛け構造とし、地域での有効利用を図り、利便性の高い箇所では外環を横断できる構造とすること。また、ジャンクション部の橋脚部下の有効活用についても検討を行うこと。

4 (2) 地上構造部の意匠等の周辺環境との調和

ジャンクションや換気所等の地上構造物については、周辺住民の意見を聴き、市と協議しながらデザイン等に工夫を凝らし、周辺への圧迫感を抑えるとともに、周辺環境と調和したものとする。

4 (3) 環境施設帯の景観面からの配慮

中央ジャンクションや周囲に計画されている環境施設帯については、高木の植樹を行うなど、景観面からの配慮を行うこと。

4 (4) 環境施設帯・ジャンクション部を活用した遊歩道の整備

東八道路から仙川に至る区間については、環境施設帯・ジャンクション部を活用し、人々が歩いて散策できる遊歩道を整備すること。

4 (5) 河川ルートの確保と親水公園等の整備

仙川の横断部については、開削区間となっていることから、河川ルートの確保及び仙川と一体整備による親水公園等の整備を検討し水辺の景観を創出すること。

5 換気所の設置による環境悪化への対応

< 総括的意見 >

三鷹市はこれまで、市内に2箇所予定されている換気所については地域にとって迷惑施設であり市として設置を望まないこと、また本来ならば各地域に分散して設置することにより当該地域の負担を減ずるべきであると一貫して主張してきた。しかし国及び都からは、今回の計画案が現時点では最も技術的・経済的に合理性があるとの説明を受けている。今後も換気所を必要としない技術の開発に努めるとともに、止むを得ず換気所を整備することになった場合には、処理技術の高度化、縮小化を図るとともに、最新の技術を適用することにより地域への影響を最小限とするよう努めること。また、換気所施設には防災拠点施設を併設するなど、「迷惑施設」が逆に地域にとって有用な施設に転ずるよう最大限の努力を傾けるべきである。

具体的意見

5 (1) 窒素酸化物・浮遊粒子状物質等削減のための最新技術の適用

換気所の機能については、吹き上げ拡散するだけでなく、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質等の削減に向けた技術開発の動向を踏まえ、脱硝装置の採用など最新技術を適用すること。

5 (2) 換気所の安全性、騒音・振動、風害等の影響検討

換気所の安全性や運転騒音・振動の影響について明確にするとともに、現在計画されている換気塔（高さ 15m）の付近での予測数値を明らかにすること。また、影響の及ぶ周辺地域の環境基準を確保すること。更に、雨天時、強風時などに問題が発生しないよう、また換気所自体に起因する風害についても対応すること。

5 (3) 換気所施設整備におけるまちづくりへの配慮

換気所施設については、景観等周辺環境に配慮した施設とするほか、併設施設として地域へ貢献する機能の付加を検討するなど、地元の迷惑施設とならぬよう最善の方策を検討すること。具体的に例示すると、換気所については、地下トンネルや換気所の構造、高速道路・外環の歴史や当該地より出土した文化財の展示、また地下水・土質など、最新の土木技術や環境の学び・見学の場ともなるよう施設の配置も含めて検討すること。また施設の防災拠点化も推進を図ること。

5 (4) 適正な維持管理

換気所の機器の更新や補修については、運転時間等を目安に実施するのではなく、排出口等の濃度の常時観測や必要風量の状況確認等により、処理設備の機能低下が生じないように、適正に維持管理すること。

[インターチェンジ周辺域の環境変化への対応]

6 コミュニティの分断対策と周辺まちづくりの推進

< 総括的意見 >

ジャンクション・インターチェンジが設置された場合、これまで長い歴史の中で築かれてきた地域コミュニティが分断されることになる。この点については地元住民の危惧も大変強く、最大限の対策を講ずるべきである。また、このことは事業用地だけの問題ではなく、そこを含む周辺地域全体が関連施設による分断と所有地の買収による分割により、否応なしに土地利用の再編成を余儀なくされることである。こうした事態を踏まえ、国及び東京都は周辺地域を含めた都市基盤の整備、良好な住環境の創出、農家が営農継続を可能とする施策の推進など、事業者の責任として総合的なまちづくりの推進に努め、市が取り組む事業にも最大限の協力を行うべきである。

具体的意見

6 (1) 外環の上部空間や周辺地域における施設整備の検討

外環ルートにより、町丁界が遮断され、また、地域交流の拠点である、北野ゲートボール場や北野遊び場広場等がなくなることからコミュニティ活動等を推進させていくために外環の上部空間や周辺地域を利用し、コミュニティ・センターや文化施設、地域交流広場等の施設整備を図ること。

6 (2) 協働による農地の再編や地域の再編策等の推進

秩序ある土地利用の改変がなされるよう、土地区画整理事業等のまちづくり施策を国、東京都、市及び地元住民による協働で実施し、街路や公園・緑地の整備、農地の再編や地域の活性化策等の推進に努めること。

6 (3) 分断される道路の機能補償

インターチェンジにより分断される生活道路等については、地元の意見を聴きながら補償する道路を確保すること。特に通学路が分断される場合には、防犯施設の整備を図りつつ、安全・安心の面から支障のない通学路を確保すること。

6 (4) ライフラインの機能補償

ジャンクション及びインターチェンジ部には、上下水道をはじめ数多くの地下

埋設物が存在するが、事業者の責任において市民生活に影響を及ぼさないよう、付替え工事等による機能補償を行うこと。

6 (5) 移転に対する十分な補償と生活再建への支援

外環計画により、移転する家屋は三鷹地域で約 260 棟となっている。移転を強いられる市民については、十分な補償と生活再建に対する支援を行うこと。また、計画線外の残地については、所有者の意向を取り入れ、環境施設帯として活用するほか、特に、これまでの経過を踏まえ、ジャンクション周辺では昭和 41 年決定の都市計画線までは所有者の要望に応じ、積極的な買収に努めること。

6 (6) 営農を継続するための対策検討

中央ジャンクション付近では、約 7 ヘクタールの都市農地が喪失されることから、周辺で農地を確保し営農を続けたい農家のために、代替農地の先行取得や斡旋、農地の付替え等について市と連携して取り組み、新たな仕組みづくりを含めた対策を検討すること。

6 (7) 外環ルートと仙川に囲まれた地域での総合的な対策

外環ルートと中央道、及び仙川に囲まれた、北野四丁目等のいわゆる「三日月地域」については、居住する住民の意向を尊重し、あくまでも周辺地域と一体的な区域として捉える中で、公有地化の推進を含め総合的な分断対策を講じること。

7 インターチェンジ周辺の都市計画道路等の整備

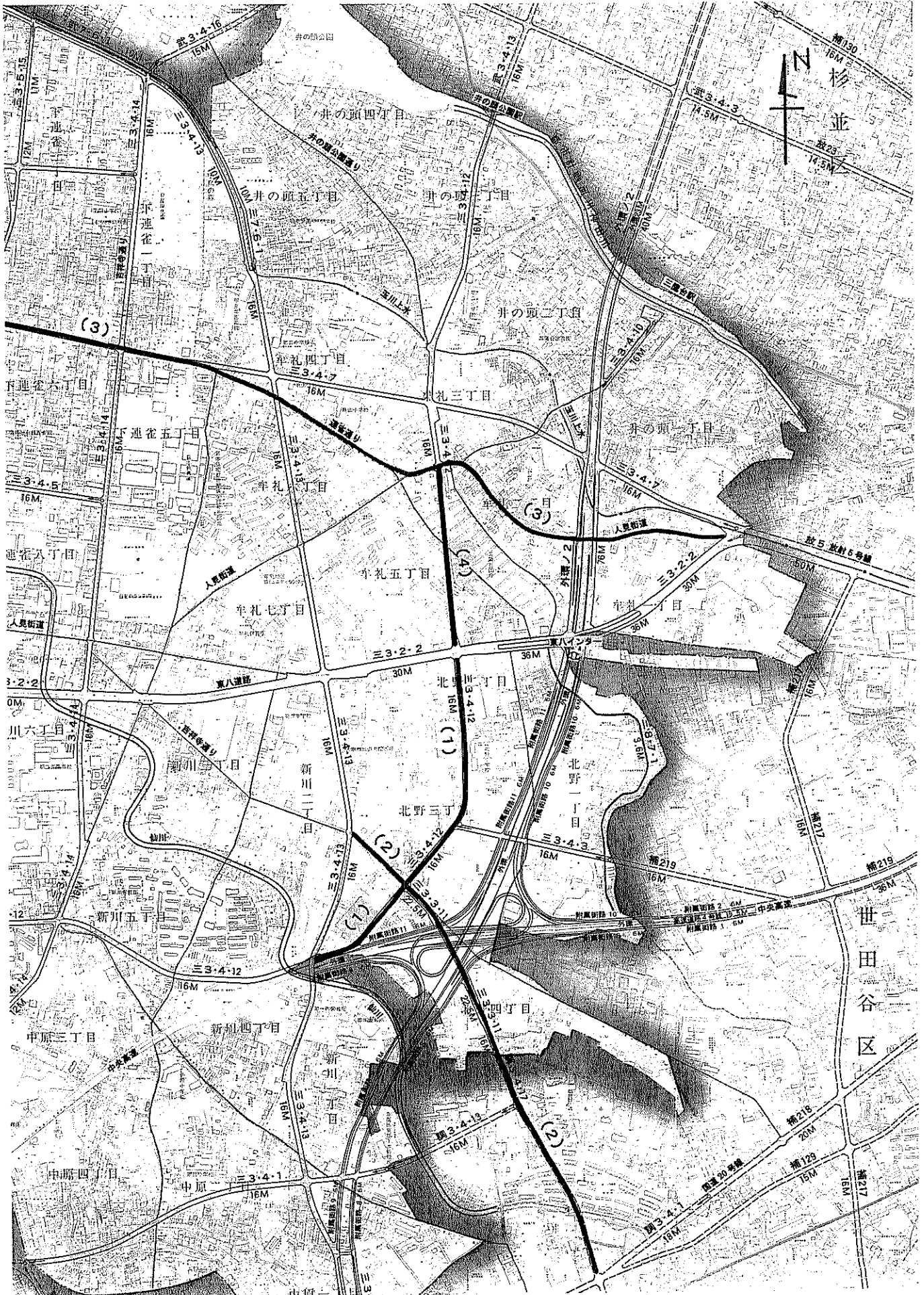
< 総括的意見 >

東八道路にインターチェンジが設置されると、インター利用車両が多数市内の一般街路を利用することになるが、市として現時点における市内の道路状況のままでは、こうしたインター利用交通を捌ききることが難しいと考えている。現在、調布保谷線、東八道路・放射5号線が事業路線または計画路線となっているが、これらの整備はインターチェンジ開設の前提条件といえる。この他の街路についてもインター周辺の交通について予測やシミュレーションをしっかりと行いながら、必要な周辺都市計画道路については、事業者の責任において整備を推進すべきである。また、周辺道路の交通量の増加を視野に入れ、バリアフリーの観点からも既存の道路の歩道整備、右折レーンの整備など周辺交通環境の整備を推進すべきである。

なお、東八インターの開設までに実施を求める主な整備内容は以下のとおりである。（図 - 1 参照）

- (1) 外環が混雑した場合には、東八インターチェンジ付近の混雑も予想されるため、車両の分散を図り渋滞の回避を図るため、東八以南の三鷹3・4・12号線北野区間（三鷹3・4・13号線まで）を整備すべきである。
- (2) 三鷹3・4・13号線及び三鷹3・4・12号線から国道20号線へのアクセスを確保しインター周辺の交通流の円滑化を図るため、三鷹3・3・11号線（新川2丁目交差点まで）並びに調布3・4・17号線（国道20号まで）を整備すべきである。
- (3) 放射5号線（東八道路接続）の整備に伴いこれと接続し交通量の増大が見込まれる、市内の主要な東西幹線道路である連雀通り～人見街道（放射5号線まで）については、安全な歩道の整備、右折レーンの整備事業、交差点改良など交通安全事業を実施すること。
- (4) (3)の人見街道の交通安全事業と連携させながら、三鷹3・4・12号線の東八道路から人見街道間の都市計画事業を実施すること。

インターチェンジ周辺の都市計画道路等の整備



図一

具体的意見

7 (1) 市が当面整備を求めない都市計画道路及び区間について

市が上記、総括的意見の中で整備を求めた道路（区間）以外の東八インターチェンジ周辺都市計画道路（三鷹3・4・12号線井の頭区間など）については、現時点で、三鷹市としては道路事業の実施を考えていない。今後は外環計画進捗の各段階で、三鷹市内を含む周辺地域の総合的な交通シミュレーションを実施し、東八インターチェンジ設置による交通状況の変化を、やや広い範囲からも予測し、慎重に検討を進めること。その上で、新たに整備が必要と考えられる道路または区間が生じた場合には、検討結果、内容について適切に説明を行い、市及び地元住民と十分協議を進めること。

7 (2) 三鷹3・4・13号線の早期整備に向けた財政的支援

三鷹市が現在施行している三鷹3・4・13号線（人見街道～連雀通り）については、外環アクセス道路としての機能を有しており、早期完成に向けた財政的支援を行うこと。

7 (3) 地上部街路「外環ノ2」への適切な対応

地上部街路「外環ノ2」について、東京都は3つの案（(1)現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備(2)都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備(3)代替機能を確保して「外環ノ2」の都市計画を廃止）を示して検討を進めている。

現時点で、三鷹市としては「外環ノ2」整備を考えていないが、引き続き外環本線を大深度地下案とした経緯を踏まえ、住民意見及び市の意見を十分尊重し、地域の特性に合わせた適切な対応を図るよう要望する。また、この検討過程では、「外環ノ2」の計画予定地についての環境やまちづくりの課題、防災シミュレーションなど基本的なデータを示すとともに、道路事業以外に公園・遊歩道・緑道など選択肢を広げた上で、慎重に検討を進めること。

8 インターチェンジ周辺域を含む市内の環境変化への対応

< 総括的意見 >

東八インターチェンジの設置による利用交通量の増加などから、周辺地域では交通面や大気質・騒音などの環境面からの大きな変化が予想される。

こうした事態に対し、市民からは懸念する声が上がっており、この状況を重く受け止めながら、事業者として環境の悪化等に適切に対応できるよう、計画の具体化や周辺整備の各段階を通じてこれら課題に対する予測、シミュレーションを実施するとともに、永続的に観測・検証を実施できる体制を整えるべきである。その上で、関連する情報については迅速に公開するとともに、問題の発生に対しては未然に、また速やかに事業者としての責任において対応すべきである。

具体的意見

8 (1) 総合的な交通規制の確立

外環供用後において、騒音・大気汚染の測定結果が環境基準を上回った場合や東八道路周辺の大型車混入率が道路規格と比較して著しく増加するなどして渋滞が発生する場合は、東八インターにおいて大型車規制や交通規制を行う等、総合的な交通規制を行うこと。

8 (2) 生活道路等の車両の規制や安全対策

東八インター利用車両が幹線道路の渋滞を迂回して、生活道路等に流入することが予想されるため、市内の交通安全対策を推進し生活道路等の安全を確保することが重要となる。このため、居住者の意向を尊重し、市と協働して車両規制や一方通行化等の安全対策について、関係機関と積極的な調整を図ること。

8 (3) バスルートの確保

北野中央通りについては、バスルートとなっていることから、外環沿線に代替ルートを整備すること。また、バスの折り返し所の確保に努めること。

8 (4) 環境の監視体制の確立

外環本線もさることながら、東八インターの設置により、市内幹線道路等の利用交通の増大が危惧される。事業の各段階を通じて、道路交通センサス等更新される新たなデータを踏まえ、継続して予測・シミュレーションを実施すること。

また、事業が進むと大気質、騒音等の悪化も予想されるため、観測地点の補強、追跡調査の実施等、万全の監視体制を構築すべきである。

[都市計画変更後のその他の課題]

9 国及び都における総合的施策の推進

< 総括的意見 >

国及び東京都は、外環本線の整備を優先することなく、外環をとりまく周辺地域の環境改善につながる総合的なまちづくりを推進するため、外環の事業着手また事業着手後を通じて、規律と計画性のある事業展開が可能となるよう、市を含めた各機関の円滑な連携体制の確立に努めることが必要である。とりわけ国及び都にあっては、タテ割り組織で事業を推進することによる弊害を徹底的に排すべく総合的な対応組織、または総合的な調整組織を設置し、地域の総合的なまちづくり支援体制を確立することが求められる。

さらには、外環の将来にも係わる高速道路全般や車社会をめぐる諸課題に対しても、地域環境を保全する立場から誠意をもって解決を図るべきである。

具体的意見

9 (1) 総合推進組織・窓口の設置

国及び東京都は、単なる高速道路の建設だけでなく、外環周辺のまちづくりを含め、総合的に推進するための組織及び市と連携するための窓口を都市計画変更後すみやかに設置し、事業が完成するまでの間継続する中で、総合的かつ責任のある取り組みを推進すること。

9 (2) 総合的な交通施策の推進

今までの車社会中心の経済活動や社会システムが地球環境に大きな脅威を与えていることから、過度に自動車交通に依存した社会から脱却するためにも、外環計画と合わせて、LRT やパーク&ライド、ロードプライシングの導入、自転車専用レーンの設置など、総合的な交通施策を推進すること。

9 (3) 石油燃料に依存しない自動車の普及

現在進められている排ガス規制と合わせて、石油燃料に依存しない自動車の普及に努め、自動車交通による大気汚染を改善すること。

9 (4) 料金体系の是正

高速道路の料金体系については、現在、中央道八王子区間が首都高速道路から切り離され別料金となるなど、地域間格差が生じている。また、外環整備後は外

環区間の別料金が想定されている。東八インターへの集中を回避するためにも、対距離制による料金制度に統一するなど、地域間格差の是正に向けた取り組みを推進すること。

9 (5) 未整備のランプの整備

交通集中を分散させるため、東八インターチェンジの設置に合わせて、中央道高井戸インター下り線オンランプの整備を完了すること。

9 (6) 供用開始について

外環が部分開通されると、東八インターチェンジから市内に流出する交通の増加や、インターチェンジへのアクセス交通量の増加等により、本市の環境への重大な影響が懸念されることから、東八インターチェンジの供用開始については、世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間の全線が開通してからとすること。

10 都市計画から事業着手へと至る過程についての市としての考え方

< 総括的意見 >

三鷹市としては、今後の計画の具体化とそのための検討・協議のプロセスには誠意をもって対応するが、外環計画の事業着手については、今後、事業決定に向けて国及び東京都が本市に及ぼす影響をどこまで低減し、地域のまちづくりにも寄与するかを慎重に見極める中で判断していくものとする。

国及び東京都においては、今後も「環境への影響が大きいと判断した場合は、計画を止めることもあり得る。」としているように、今後の計画具体化のプロセスでもこうした態度を堅持しつつ、最大限慎重な取り組みを進めるよう要望する。また、事業の実施段階に入ることになった場合には、本意見書に盛り込んだ外環による地域への影響についてより真摯に対応するとともに外環及び周辺整備に対する要望を、最大限誠意をもって実現することを求めるものである。