

東京外かく環状道路計画の 都市計画変更に係わる 三鷹市の要望書

[総括的要望]

外環計画全般の今後の進め方について

三鷹市は、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、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も、中央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、現時点では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評価を行うものである。

しかしながら、外環本線に加えて、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、未だ十分とはいえないため、現段階では事業着手まで容認することはできない。

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で審議が行われることになるが、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。

諸課題の解決に向けた三鷹市との真摯なる検討・協議

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。今後都市計画変更が行われた場合には、事業着手に向けた、より具体的な検討が進められることになるが、三鷹市域の良好な生活環境の維持、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強く求めるものである。

なお、今後も三鷹市との間で真摯なる検討・協議が進むよう、上記、既に提出済みの「要望書」及びこれに対する「回答書」の内容を踏まえつつ、今回の都市計画変更の手続きに際し、改めて以下に 10 項目に及ぶ要望を行うので、その確実な履行と共に、引き続き諸課題の解決に向けて誠意ある対応を行うことを確約されたい。

[各事項別要望]

1 市のまちづくりへの全面的協力

本市は、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」を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。また、そのまちづくりの手法として、市民・市・関係機関相互の協働を軸に、最大限市民参加の推進を図っている。

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、外環が計画されている地域や周辺のみちづくりに対して全面的な協力を行うこと。

また、市民の関心の高いジャンクション上部の利用や周辺のみ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加を可能とする手法の導入を図り、市民及び関係機関の協働によるまちづくりを積極的に推進すること。

2 環境影響評価準備書及び都市計画変更案に対する市の意見書への真摯なる対応

本市は、平成 18 年 10 月に「環境影響評価準備書」、平成 19 年 1 月には「都市計画変更案」に対する意見書を提出したが、その中では、この地域に外環やインターチェンジが設置された場合の、市内における交通面や環境面での負荷の増大に対する予測や対策など、三鷹市民の不安や懸念が払拭されていない課題や問題点について多岐にわたり指摘したところである。

今後、これらの課題について、積極的に情報提供や解決策の提示を行うなど、三鷹市からの意見書に対し最大限真摯な対応を図ること。

3 外環本線の安全性の確保と環境負荷の低減努力

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は依然として市民の不安や懸念が払拭されていないことを重く受け止めるべきである。

今後、計画の具体化から事業化へと至る各段階において、こうした前提に立って、より詳細かつ正確な情報の開示と具体的な対策の明示を通じ市民の不安や懸念に対応し、なお一層の安全性の確保と環境負荷の低減に努めること。

4 ジャンクション部の高環境の創出

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面積での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高環境の創出に努め、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こと。

5 換気所の設置による環境悪化への対応

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、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。しかし国及び東京都からは、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場合には、処理技術の高度化、縮小化を図るとともに、脱硝装置の採用など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」とはしないで、むしろ地域にとって有用な施設に転ずるよう最大限努力すること。

6 コミュニティの分断対策と周辺まちづくりの推進

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収用に伴う分割により、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ための代替農地（生産緑地）の先行取得の推進、また農業公園などの大規模緑地の確保等、関連施策の推進を図り、事業者の責任として総合的なまちづくりの推進に努めるとともに、財政的支援を含め市が取り組む事業にも最大限の協力を行うこと。

7 インターチェンジ周辺の都市計画道路等の整備

東八道路にインターチェンジが設置されると、インターチェンジ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、市としては現時点で既に事業路線または計画路線となっている調布保谷線、東八道路・放射5号線等の整備はインターチェンジ開設の前提条件と考えている。

また、この他の路線についても、インターチェンジ周辺の交通についての予測やシミュレーションをしっかりと行いながら、必要な街路については、事業者の責任において整備を推進すること。ただその一方で、都市計画変更案に対する市の意見書の中で、当面市として整備を求めないとした三鷹3・4・12号線井の頭区間などの路線（区間）及び現時点で三鷹市としては整備を考えず公園・遊歩道・緑道など選択肢を広げた上で、防災シミュレーションなどの基本的なデータに基づき慎重に検討することを求めた「外環ノ2」については、今後も引き続き、住民意見及び市の意見を十分聴きながら、地域の特性に合わせた適切な対応を図るよう要望する。

なお、東八インターチェンジの開設までに市として実施を求める主な整備内容は以下のとおりである。

- ・ 東八道路以南の三鷹3・4・12号線北野区間（三鷹3・4・13号線まで）
- ・ 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号線まで）
- ・ 放射5号線・東八道路に接続する連雀通り～人見街道（放射5号線まで）について、安全な歩道の整備、右折レーンの整備事業、交差点改良などの交通安全事業の実施
- ・ 上記、人見街道の交通安全事業と連携の上、三鷹3・4・12号線の東八道路から人見街道間の整備

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

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、市民からは懸念する声が上がっている。こうした事態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新たなデータに基づく予測、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こと。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ること。

9 国及び都における総合的施策の推進

国及び東京都は、外環本線の整備のみならず、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。

とりわけ道路整備、まちづくり、緑や農地の保全、交通対策、公害対策など多岐にわたる課題に対しては、タテ割りバラバラに事業を推進することによる弊害を排すべく総合的な対応組織、または調整組織を設置し、地域の総合的なまちづくり支援体制を確立すること。

また、都市計画変更案に対する意見書で具体的に指摘した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こと。

10 都市計画から事業着手の段階へと至る過程について

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も、これまで本市より提出した意見書に盛り込んだ外環による地域への影響について、改めて真摯に対応するとともに外環及び周辺整備に対する具体的要望について最大限誠意をもって実現すること。

本要望書の回答期限

なお、本要望書について、市として今後の外環計画の検討に資するため、都市計画変更案が東京都都市計画審議会に諮問される以前、若しくは平成 19 年 2 月末日までに回答を求めるものである。