

東京外かく環状道路計画に関する三鷹市の要望事項への対応

第1 総括的事項

1 三鷹市のまちづくりへの協力

外環の計画にあたっては、ジャンクション、インターチェンジなど地上部の改変を伴う地域周辺でのまちづくりや環境への配慮が重要であると考えています。

このため、貴市におけるまちづくりの基本的な理念を踏まえ、外環計画が地域に及ぼす影響を極力回避するとともに、貴市及び周辺住民の行うまちづくりに対し、必要な支援、協力を行っていきます。

2 都市計画の変更・環境影響評価段階での徹底検証

これまで「計画概念図」や概念図に基づき整備した場合の「環境への影響と保全対策」を公表し、沿線各地域で意見を聴く会を開催するなど、住民の意見を聴きながら外環計画の具体化を図ってきました。

今後、貴市の要望にある外環及びその周辺整備に対する要望を最大限具体化するよう検討するとともに、影響の検討にあたっては、貴市の要望の主旨を踏まえ、真摯に調査・検討を行うなど、徹底した検証を行います。また、今後とも、貴市の協力も得ながら、住民にわかりやすく説明し、よく意見を聴きながら計画を進めるなど、これまでと同様、丁寧な住民参加の取り組みを心掛けていきます。

3 都市計画の決定に至る最終判断

外環の都市計画変更にあたっては、今後、環境影響評価法に基づく環境影響評価を実施します。環境影響評価は、第三者機関である「東京都環境影響評価審議会」で審議され、また、都市計画変更については、環境影響評価も踏まえ「東京都都市計画審議会」で審議されたうえ、決定します。環境影響評価以降も、周辺環境への影響を最小限に留めるよう必要な保全対策を検討するなど、慎重に取り組んでいきます。

第2 三鷹地域に係る事項

1 環境（自然環境・生活環境）対策

(1) 環境アセスメントを通じた環境対策チェックの徹底

- ア) 環境対策の複数案検討と対策による効果の明確化
- イ) 深層地下水の水質汚濁と水枯れ防止策の実施
- ウ) 農作物への光害の影響検討

環境影響評価にあたっては、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例その他関連法令に基づき、環境影響評価を適切に実施します。環境の現地観測、交通量予測、環境予測など、環境影響に関する具体的な考え方、予測手法及び結果等については、客観性・透明性の確保に努めながら環境影響評価準備書の中で示すとともに、必要に応じ環境保全措置を検討していきます。

検討にあたっては、考え得る対策について検討するとともに、それらの効果について可能な限り明らかにしていきます。また、環境影響評価では環境保全目標に応じて、現地の状況等について厳しい条件を想定した予測を行います。なお、現時点では時間別交通量に対応した環境影響の予測手法は確立されていませんが、交通量の日変動や時間変動を考慮した環境や交通への影響等について、基準等の状況も踏まえ、検討していきます。

深層地下水の水位及び水質については、環境影響評価で予測及び評価を実施していきます。深層地下水の水位及び水質への影響はほとんど生じないものと考えていますが、さらに事業実施の段階においても必要に応じ井戸調査等を実施するなど、万全の対応を図ります。

農作物への光害については、環境影響評価では予測及び評価の対象項目として選定していませんが、事業実施の段階で、周辺の土地利用の状況を踏まえ、照明灯の設置等について適切な対応を図ります。

大気質への影響は、環境影響評価においては、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」（環境基本法）として定められている環境基準に照らして評価をすることとしており、農作物についても影響はほとんど無いと考えています。

なお、大気質への影響を的確に把握するため、事業実施の段階において、適宜モニタリング等を実施していきます。

(2) 環境施設帯他の環境保全対策

環境施設帯は、沿道の生活環境を保全するため、交通量や道路構造に応じ、車道端から10mまたは20mの幅で設けることができ、一般的には植樹帯、側道、歩道等で構成されます。

東八道路インターチェンジ及び中央道ジャンクション部については、20mの環境施設帯を設けることとしており、これにより、大気、騒音、振動について、相応の距離減衰の効果が期待できます。さらに、沿道住宅の日照の確保や植樹帯整備による景観の向上、動植物の生息・生育環境等の創出、失われる緑の回復等の効果があります。

今後、こうした効果についてわかりやすく提示しながら、機能補償やまちづくりの観点から、環境施設帯の整備の仕方や利用方策について、地域住民の意見を聴きながら、貴市と十分に協議・調整を行っていきます。

(3) 換気所施設の環境対策

- ア) 換気所の集中回避と施設の高度化・縮小化への努力
- イ) 換気所の安全性、騒音・振動、風害等の影響検討
- ウ) 窒素酸化物・浮遊粒子状物質等削減のための最新技術の摘要
- エ) 景観等周辺環境に配慮した施設づくり

外環の計画にあたっては、地上部への影響を極力小さくする観点から、大深度地下を活用することとしています。また換気所は、トンネルの出口からの排出ガスの漏れ出しを防ぐため、ジャンクション及びインターチェンジ部での設置が必要となります。このため、ジャンクション等を設置する箇所に換気所を整備することが、改変の影響を小さくする観点や技術的、経済的に合理的と考えています。

換気所の施設は、設計の段階で、安全なものとなるよう、構造物及び換気施設の具体的な設計を行います。

換気所からの大気質への影響については、環境基準と比べて数百分の一以下と、極めて小さいと考えていますが、事業の実施に際しては、供用直前の換気所周辺大気質の環境基準達成状況について十分把握するとともに、窒素酸化物及び粒子状物質の削減技術の開発の動向を踏まえ、環境保全上の必要に応じ最新技術の換気所への適用を図るとともに、施設の小型化等について検討します。なお、既存の換気所周辺の大気測定結果をみても、換気所の供用前後でほとんど変化は見られません。

換気所からの騒音・振動等については、環境影響評価で予測・評価を行います
が、その影響は極めて小さいと考えています。また、雨天時や強風時等の影響に
ついては、現段階では的確な予測はできませんが、こうした状況を含む影響は前
述のとおり極めて小さいと考えています。なお、風害については、換気所の高さ
が約15mと低く、また設置位置をジャンクション内としていることから、風害
は生じないと考えています。

換気所施設については、周辺地域と調和するよう景観に配慮します。また、換
気所を含むジャンクション部の整備により地域に貢献するよう検討を行います。
これらについては、貴市と一緒に、周辺住民や専門家等の意見を聴きながら検討
を進めます。

(4) 市民の安全・安心対策の実施（工事中・供用後共通事項）

- ア) 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
- イ) 工事車両等の市内への流入対策
- ウ) 工事による環境に与える影響についての対策

工事実施に伴い分断が生じる道路については、道路の付け替え等の措置により、
必要な機能を確保していきます。検討に際しては、地元の意見を聴きながら、生
活動線に配慮し、交通安全等に関し万全な対策を検討していきます。

中央ジャンクション・東八道路インターチェンジに係る工事用車両については、
中央道に直接乗り入れできるようにし、極力中央自動車道を利用し、一般道を利用
する場合には工事用車両の台数、運行ルート・運行時間等について周辺住民に
説明し、意見を聴きながら周辺地域への影響が小さくなるよう努めていきます。

建設機械の稼働や工事用車両の運行による大気、騒音、振動への環境影響につ
いては、適切に予測評価を行っていきます。また、工事の実施の際には、各関係
機関と協議を行い、十分な対策を講じるとともに、周辺住民へ工事の実施期間・
内容についての周知を徹底いたします。

2 道路・交通対策

(1) 地下本線、ジャンクション及びインターチェンジ等の安全構造の確保

- ア) 災害時における構造物本体の安全性の明確化
- イ) ジャンクション部の公園的空間の創出
- ウ) ジャンクション部の防災拠点化や救急対応についての検討
- エ) 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

構造物の耐震性や降雨等の排水に関する安全性については、道路トンネル技術基準などの各種設計基準等に基づき、事業実施段階において詳細に設計を進めていきます。また、こうした安全性等に関する検討の情報は積極的に公表し、住民の不安に応えていきます。

ジャンクション部については、三鷹市の目指す「緑と水の公園都市」の理念に沿うよう公園的空間の創出などについて、地元住民の意見を聴きながら貴市と検討していきます。

また、交通事故や火災等の緊急時の対応について、起こりうる様々な状況を想定し、十分検討した上で防災設備等を整備するとともに、こうした検討内容について積極的に公開しながら、安全面の不安の解消に努めていきます。また、ジャンクション部を利用した防災拠点等の整備についても、貴市と一緒に検討していきます。

東八道路からインターチェンジへ入る交差点の計画にあたっては、道路構造令やその他基準に基づき交差点設計を適切に実施し、交通が円滑に流れるよう計画していますが、事業実施段階においても、貴市を始め関係機関と協議・調整を図りつつ、植樹帯の整備等も含め、詳細な設計・検討を行います。

(2) 周辺の都市計画道路などの整備

- ア) 国・都による外環に関連する都市計画道路の整備
- イ) 三鷹3・4・13号線の早期整備に向けた財政的支援
- ウ) 地上部街路（外環ノ2）への適切な対応
- エ) 三鷹3・3・11号線（北野仙川線）のジャンクション部の構造見直し
- オ) 必要性の高い路線についての整備促進

東八道路インターチェンジが接続される東八道路及び放射第5号線については、平成24年度末の4車線供用を目指して鋭意事業を進めています。

また、東八道路インターチェンジを利用する自動車交通の分散を図るため、平成18年4月25日に公表した「多摩地域都市計画道路の整備方針（第三次事業

化計画)」において、ご要望のあった三鷹3・3・11号線、同3・4・7号線、同3・4・12号線等を東京都施行の優先整備路線として位置付けました。

今後、整備手法や時期などについて貴市と十分協議をしたうえで、事業化を図っていきます。

貴市が施行中の三鷹3・4・13号線の事業が円滑に進むよう必要に応じた支援に努めていきます。

外環地上部街路（外環ノ2）については、「現計画を活用し道路と緑地を整備」「幅員を縮小して道路を整備」「代替機能を確保して地上部街路を廃止」の三つの考え方を示し、沿線地域において住民の意見を聴いてきています。

また「多摩都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」において「高速道路が地下化された場合に検討が必要」の事由により、要検討路線として位置付けました。

今後も引き続き、住民の意見を聴きながら沿線区市とともに検討を進めていきます。

外環本線の高架式から地下式への計画見直しに伴う三鷹3・3・11号線の線形変更の検討にあたっては、平面的に緩やかな線形とするとともに、縦断的には従来の掘割式から地表式に変更し、道路からの円滑な地先利用を確保します。

東八道路インターチェンジへのアクセス及び交通の分散を図るため、三鷹3・4・7号線、同3・3・11号線、同3・4・12号線や調布3・4・17号線、同3・4・18号線などの道路については「多摩都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」で東京都施行の優先整備路線として位置付けました。

引き続き、インターチェンジ周辺の交通流分析などを実施し、三鷹3・4・12号線と既に整備済みである同3・4・13号線間の整備等について貴市及び関係機関と取り組みを進めていきます。

なお、三鷹3・4・14号線については、交差点の右折車両による渋滞の緩和を図るため、交差点改良事業を実施中であり、早期完成が図れるよう努めていきます。

これらの東八道路インターチェンジ周辺の都市計画道路整備の他、必要性の高い道路について貴市とともに検討し、適切な役割分担のうえ、必要に応じて整備に努めていきます。

(3) 生活道路等の確保や安全対策

- ア) インターチェンジにより分断される道路の機能補償
- イ) 生活道路等の車両の規制や安全対策

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、蓋掛け部の有効活用等により影響を極力小さくしていきます。

分断が生じる幹線道路については、道路の付け替え等の措置により、同等の機能が確保されると考えています。また、同じく分断が生じる生活道路などの細街路については、行き止まりの回避や幹線道路との接続等について、細街路の集約化等も考慮しながら、可能な範囲で、その機能を確保することを考えていきます。

検討に際しては、周辺の通学路や生活動線及びバス路線、安全性等に配慮し、横断箇所の確保などについて、貴市と一緒に、地元住民の意見を聴きながら検討していきます。

なお、生活道路等に流入する交通への対策については、現地の状況を十分に把握し、地元住民の意見を聴きながら、貴市と一緒に、通過交通の排除や、交通安全等の観点から、周辺の交通規制、交差点改良、安全施設整備等関係機関と積極的な調整を図るとともに必要な対策を検討していきます。

(4) 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については、現地の状況を十分把握し、必要に応じ関係機関と協力して、道路構造対策、交通流対策、沿道対策等の検討をしていきます。

また、東八道路インターチェンジ周辺で著しい渋滞や環境影響が生じた場合、現地の状況を十分把握し、利用者や地元住民の意見を聴きながら、円滑な交通が確保されるよう、貴市と一緒に、関係機関と調整を図りつつ、周辺の交通規制や大型車の規制、交差点改良等適切な対策を検討していきます。

3 まちづくり対策

(1) 土地利用の改変への対応

- ア) ジャンクション周辺のまちづくりへの支援
- イ) 協働による農地の再編や地域の活性化策等の推進
- ウ) 計画線が見直しされることによる市民への適切な対応

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。

ジャンクション周辺地域の良好なまちづくりを進めるため、地域での検討会の開催や情報・技術の提供など、貴市及び地元住民と協働で検討、支援していきます。

また、外環の整備に合わせた街路や公園・緑地の整備、農地の再編や地域の活性化策についても、貴市及び地元住民と協働で検討し、可能な限り支援していきます。

外環の地下化に伴い、従来の計画区域から外れる地域や新たに計画区域に含まれる地域があります。こうした地域の住民に対しては、適切な情報提供や、生活再建の相談・支援など、適切な対応を行います。

(2) コミュニティの分断対策と地域への貢献策

- ア) 掘割部の蓋掛け構造による有効利用
- イ) 外環の上部空間や周辺地域における施設整備の検討
- ウ) バスルートの確保
- エ) 分断される生活道路等の機能補償と住民意見の反映
- オ) 環境施設帯・ジャンクション部を活用した遊歩道の整備
- カ) 外環ルートと仙川に囲まれた地域での総合的な対策
- キ) 河川ルートの確保と親水公園等の整備

中央ジャンクション及び東八道路インターチェンジでは、現段階では料金所及び分岐・合流部を明かり部で計画していますが、具体的な設計に際しては、構造や換気設計、交通安全を考慮しつつ、できるだけ蓋掛け構造を採用し、地域での有効活用が図られるよう検討していきます。

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、蓋掛け部の有効活用等により影響を極力小さくするよう計画するとともに、ジャンクション部を利用したコミュ

ニティ施設や広場等の整備について、貴市と一緒に、地元住民の意見を十分に聴きながら検討し、整備に協力していきます。

分断が生じる幹線道路については、道路の付け替え等の措置により、同等機能を確保することを考えていきます。また、同じく分断が生じる生活道路などの細街路については、行き止まりの回避や幹線道路との接続等について、細街路の集約化等も考慮しながら、可能な範囲で、その機能を確保することを考えていきます。検討に際しては、周辺の通学路や生活動線及びバス路線に配慮し、横断箇所の確保等について、貴市と一緒に、地元住民の意見を十分に聴きながら検討していきます。

環境施設帯やジャンクション部の利用方法については、地元住民の意見を聴きながら、遊歩道の整備等を含め検討していきます。

外環、中央道及び仙川で囲まれた北野四丁目等の地域については、環境施設帯の設置等による環境対策、開削蓋掛け部の有効活用等により、現況のコミュニティ、生活環境に生じる影響が極力小さくなるよう検討を行います。あわせて、沿線地域のまちづくりの観点から、住民の意向を十分に聴きつつ、計画的な土地利用が図られるよう、公有地化等を含めた総合的な対策を検討していきます。

仙川周辺の計画にあたっては、河川に支障のないよう計画するとともに、親水公園の整備等について検討するなど、貴市と一緒に、地元住民の意向を踏まえ検討していきます。

(3) 移転補償や営農希望者への対応

- ア) 移転に対する十分な補償と生活再建への支援
- イ) 残地の積極的な買収
- ウ) 営農を継続するための対策検討

外環事業に伴い移転を余儀なくされる方々には、一日も早く生活再建が図られるよう、適切な補償を行うとともに、代替地対策、生活再建に関する相談など、十分な支援を行います。

土地の一部が事業計画線にかかる場合は、事業に必要な部分を分筆して土地を取得していくことが基本となります。したがって、残った土地(残地)に関して、価格の低下、利用価値の減少等の損失が生ずるときは、これらの損失額を補償します。ただし、残地が著しい利用価値の減少、従来利用していた目的に供することが著しく困難な場合、及び当該残地を取得しないことが生活再建上支障となると認められる場合については、個別に判断していきます。

農地の付替えや、優遇策の検討については、生活再建を図るうえで重要な課題と考えています。住宅地はもとより、農業により生計を立てている方、営農を希望される方についても、農地のあっせんなど、関係機関の協力を得ながら、代替農地の確保について検討していきます。

(4) その他(景観・遺跡)など

- ア) 地上構造部の意匠等の周辺環境との調和
- イ) 環境施設帯の景観面からの配慮
- ウ) 埋蔵文化財の調査と公開
- エ) 換気所における付帯施設の検討
- オ) ライフラインの機能補償

ジャンクションの構造は、周辺への影響を極力小さくするため、地上に出る部分を極力少なくする計画とし、周辺環境との調和に努めます。

ジャンクション部の換気所や道路構造物、環境施設帯等については、事業実施段階において、貴市や地域住民、専門家等の意見を聴きながら、形式・デザイン・色彩、樹木等による緑化の検討を行い景観に配慮していきます。

改変される埋蔵文化財包蔵地については、文化財保護法、関係区市の文化財保護条例などの規定に基づき届け出などの手続きや文化財調査を行うとともに、工事中において新たな遺跡等を発見した場合においても、同様の手続きを行い、関係機関との協議のうえ必要に応じて環境保全のための措置を講じ、文化財等の保存及び活用に配慮します。

ジャンクションや換気所の整備にあたり、外環に関連する展示施設などの付帯施設については、貴市と連携しつつ、どのような整備が可能なのか、今後検討していきます。

ジャンクション及びインターチェンジの設置にあたり支障となる、ライフライン等の地下埋設物については、市民生活に影響を及ぼさないよう管理者と十分協議していきます。

第3 外環計画全般に係る事項

1 国・都における総合的施策の推進

(1) 総合的な地域支援体制の確立

外環の整備に合わせ、地域のまちづくりを進めていくことは重要であると考えています。

周辺地域の環境整備や、総合的なまちづくりを推進するため、外環本線の整備を優先するだけでなく、周辺の道路整備や、道路以外も含めた国及び東京都の関係部局とともに貴市と十分に連携しながら、地域への支援が図られるよう、検討を進めます。

(2) 車社会から脱却する総合施策の展開

- ア) 総合的な交通施策の推進
- イ) 石油燃料に依存しない自動車の普及
- ウ) 料金体系の是正
- エ) 未整備のランプの整備

国土交通省及び東京都では、総合的交通施策としてL R T総合整備事業やバス交通の支援、マルチモーダル交通体系の推進等自動車交通以外の施策にも積極的に取り組んでいます。道路整備に関しても、沿道環境の改善、安全で快適な人優先のみちの再生などの施策に加え、交通の需要を調整する施策であるTDMの推進や公共交通利用の促進等の連携施策に取り組んでいます。

一方で、首都圏の交通問題の解消にはこうした施策のみで対応することは困難であると考えており、外環をはじめとする首都圏の三環状道路整備を重点的に推進することにより、都市再生や都市環境の改善を進めていく必要があると考えています。

石油燃料に依存しない自動車の普及として、燃料電池車などの低公害車の開発促進を支援するとともに、その普及に努めます。

また、首都高速道路への対距離料金制の導入に向け検討が進められるなど、高速道路の料金体系についてE T Cの導入を踏まえた検討がなされており、外環の交通運用等の観点も含め、今後、料金体系について必要な検討を進めていきます。

未整備の中央道高井戸インターチェンジ下り入り口については、東八道路インターチェンジに交通が集中しないよう、その整備を進める必要があると考えてい

ます。今後、現在事業中の放射第5号線の整備進捗状況などを踏まえ、地元との合意形成を図り早期整備されるよう努めます。

(3) 高速道路のネットワーク機能の確立

外環の関越道から東名高速までの区間については、一体として検討を進めており、現段階で、部分開通は想定することなく、全線の早期整備を目指します。

東名以南の区間も必要と考えており、関越道から東名高速の区間に引き続き、住民の意見を聴きながら検討を進めるとともに、関連する高速道路ネットワークの促進を図り、外環の機能が十分発揮されるよう努めます。

2 今後の外環計画の進め方

(1) 地元市とのまちづくり推進体制の確立

外環の整備に際しては、周辺のまちづくりや関連道路整備などを一体的に進める必要があります。貴市をはじめとする地元自治体の協力が欠かせません。このため、関係する周辺整備等について、貴市と連携しつつ、周辺の住民の意見も聴きながら検討を進める場を設けるなど、連携体制の確立に取り組んでいきます。

(2) 「計画を中止する」可能性を含めた徹底的な検討の実施

今後の計画検討にあたって、環境影響評価審議会や都市計画審議会での審議等の結果、環境基準など整合を図るべき基準または目標を大きく上回るなど環境への影響が大きく計画案が適当でないとされた場合は、計画を止めることを含め、計画の見直しが必要と考えています。こうした審議結果については公表されるとともに、計画を見直す場合についてもこれまでどおり広く情報を公開しつつ、十分な検討を行います。