

2. 外環が三鷹市に及ぼす影響と考察

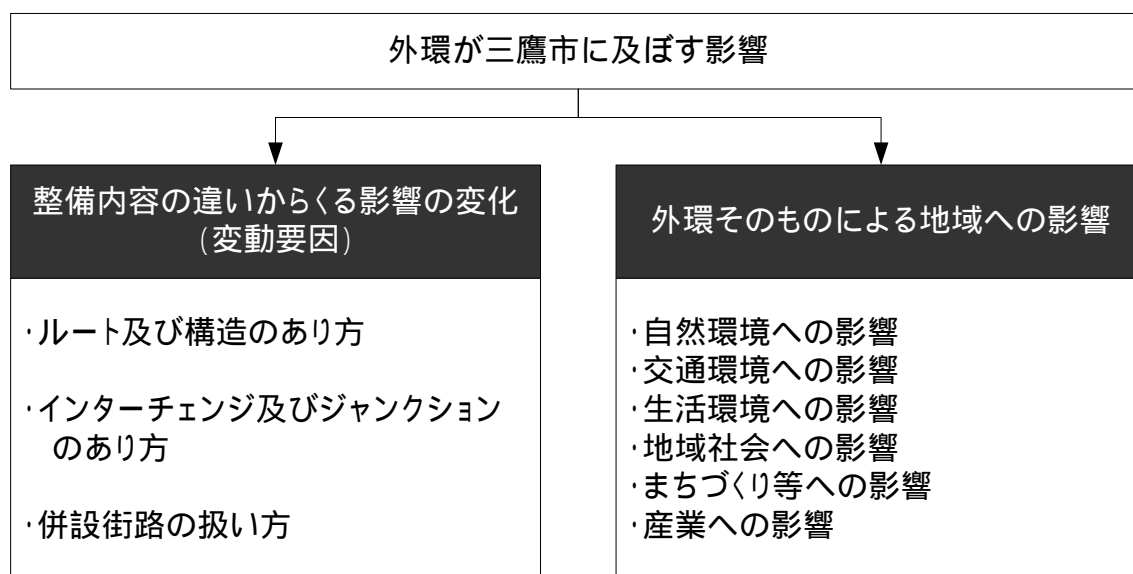
2.1 三鷹市への影響予測

外環東京区間は、練馬区の関越自動車道から世田谷区の東名高速道路の間で計画されていますが、国及び東京都の方針に基づき、外環が建設される場合には、本線構造が大深度地下となっても三鷹市では、中央ジャンクション、東八インターチェンジ、国道20号インターチェンジ等が計画されており、地域への影響や交通量の変化が生じることが予想されます。

こうした外環計画がもたらす三鷹市への影響については可能な限り予測し、その予測に基づいて地域の課題と問題点を明らかにしていく必要があります。その上で、こうした課題や問題点について具体的に対応していく方策があるのかどうかについても、慎重に分析を加える必要があります。

(1) 影響の種別

外環が三鷹市に及ぼす影響や問題点は、外環が整備された場合の様々な地域への影響ということに他なりません。現時点では具体的な整備内容が固まっていないこともあって、この整備方法の違いから来る影響の変化についても検討を進める際の変動要因としてしっかり押さえておく必要があります。



(2) 整備内容の違いからくる影響の変化（変動要因）

①ルート・構造について

ルートについては、現都市計画決定区域が基本となるものの、高架方式から地下方式へと道路構造が変更となるため、計画区域の変更が行われる可能性があります。また、緩衝緑地帯の配置など、現都市計画決定区域外にも影響が及ぶ可能性があります。

構造については、外環本線はシールド工法で地下化する案が示されていますが、三鷹市は中央高速ジャンクション、東八道路インターチェンジが計画されており、さらには国道20号インターチェンジが隣接して計画されているため、長い区間にわたり開削区間が出現することとなります。ただ、これらの影響については、インターチェンジなどの整備内容の違いによって、大きく異なってくることになります。

②インターチェンジ、ジャンクションの設置について

三鷹市には東八道路にインターチェンジ、そして中央高速とのジャンクションが計画されています。外環本線は地下化で計画されていますが、インターチェンジとジャンクション部分については、地上部に道路構造物が現れることとなります。また隣接する調布市には国道20号インターチェンジが計画されており、市南部の新川地区なども地上部に道路構造物が現れます。

このうち、中央ジャンクションについては必ず設置されることとなるため、周辺環境への影響が少なくなるような対策を講じることが必要です。

また、インターチェンジについては、設置しない案も含めて複数のパターンが想定されるために、今後地元住民の方々の意見を聴きながら、三鷹市にとってどのようなパターンであれば影響が少なくなるかなどを充分検討していくことが必要です。

③併設街路の扱いによる影響について

外環には、一般街路として東八道路以北で「外環ノ2」（幅員40m）が、東八道路以南で「付属街路」（片側幅員6m）が外環本線と併せて都市計画決定されています。外環本線の地下化やインターチェンジの設置の有無に比べて、これら地上部街路の取り扱いについては、あまり議論が行われてきませんでした。

現在の都市計画の区域を活用して、地上部に併設街路の整備を行うのか、都市計画決定を変更または廃止するのか、また、地上部に街路を整備しない場合、この用地を緑地など公共用地としてまちづくりに活用していくのか等、地上部の取り扱いについて検討する必要があります。

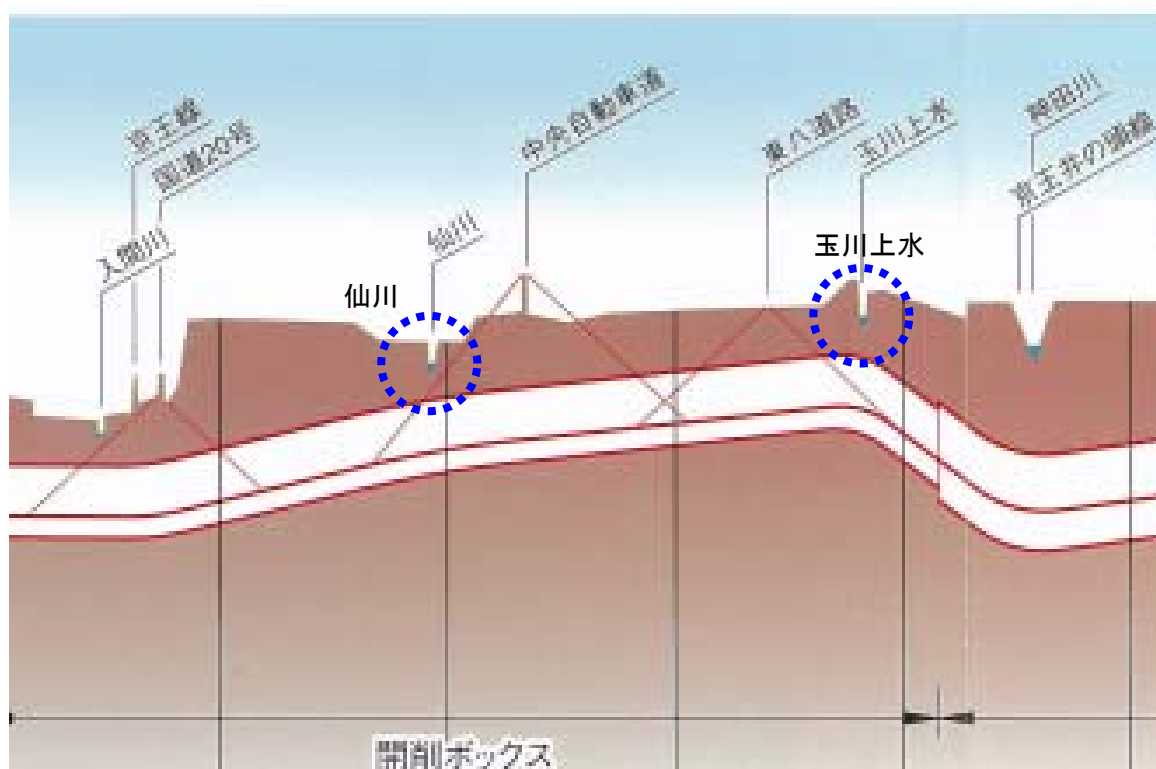
2.2 地域への具体的な影響

(1) 自然環境への影響

①河川分断の可能性について

外環と交差する玉川上水、仙川については、縦断的にもインターやジャンクションの計画線に係る可能性が高いため、現在の河道を分断する恐れがあります。特に、玉川上水については東八インターチェンジの設置に大きく影響されるため、東八インターチェンジの形態について慎重な検討が必要です。

【中央ジャンクション周辺の縦断図】



出典：東京外かく環状道路の計画のたたき台

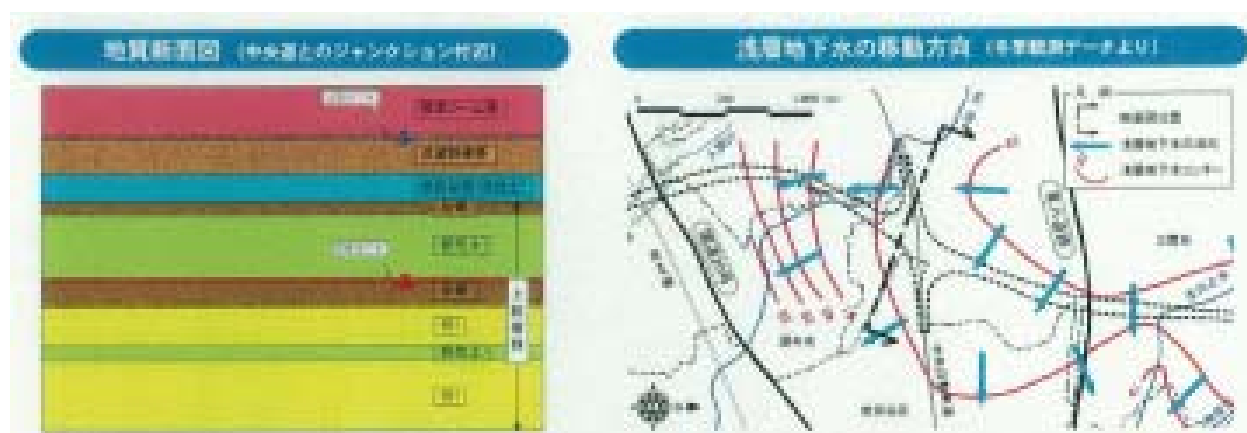
- ・ 玉川上水については、東八道路から北側に掘削を進める形で関越方面へのインターチェンジを設置しなければ、影響は少ないと考えられます。
- ・ もし、インターチェンジの設置などで影響が出る場合には、既存の自然環境や生態系への影響を最小限に抑えるように、河道の振り替えを行うことが考えられます。

②地下水脈の分断について

地下水は、地下約10m付近の武蔵野礫層の中と、地下約30m付近の上総層群の砂礫、砂層の中に存在しており、それぞれ浅層地下水、深層地下水と表現しています。浅層地下水の流向は、中央道より北側では西から東方向、中央道より南側では北西から南東方向に向いています。また、深層地下水の流向は、南東から北西に向いており、非常にゆっくりと移動しています。

三鷹市の場合、水道事業のうち約6割の水源を市内の深井戸によっていることもあり、事前に十分な調査を行い、影響範囲をできるだけ小さくすることが望まれます。また、神田川や玉川上水、仙川など広く都民に知られた川が流れていますが、外環本線の工事やインターチェンジ及びジャンクションの設置によって、河川の水量が減るなどの影響が出る恐れがあるほか、新しい地下水の流れができるために、思わぬ場所で地下水の水位が上がり、地下階のある建築物に影響が出ることも危惧されます。

【地下水の状況】



出典：東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（三鷹市～調布市の区間について）
平成17年1月 国土交通省関東地方整備局 東京都都市整備局

(2) 交通環境への影響

①東八インターチェンジ設置による交通流動の変化について

東八インターチェンジを設置する場合、三鷹市では交通環境に大きな影響が出ることを予想されます。インターチェンジの設置パターンについては後述しますが、ここでは東八インターチェンジが設置された場合の周辺地域における交通の変化について整理します。

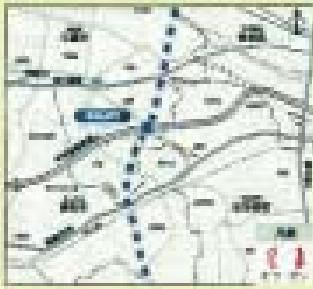
東八インターチェンジの設置により、東八道路自体に交通が集中することが予想されますが、現在までに東八道路が整備されているのは、外環との交差点より西側までとなっています。そのため、現状の道路ネットワークのまま東八インターチェンジが設置されると、生活道路などに交通が流入し、地域にとっては大きな影響が出る恐れがあります。

また、三鷹市と調布市との境界に位置する国道20号インターチェンジがもし設置されない場合には、調布市方面からの交通が東八インターチェンジに集中するため、南北方向の道路にも影響が出ることを予想されます。

- 東八インターチェンジ及び国道20号インターチェンジの設置パターンによって、周辺地域に以下のような問題が発生することが予想されます。
- ・東八道路に交通が集中することによる東八道路自体の交通混雑
- ・東八道路を迂回しようとする交通が周辺の生活道路に流入することによる生活環境の悪化
- ・調布市方面から東八インターチェンジに発生集中する交通量を担う南北道路の交通混雑

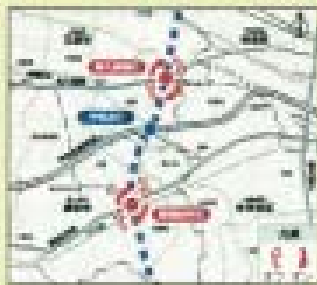
【インターチェンジ利用交通量の予測】

A インターチェンジを設置しない場合



(インターチェンジを設置しないため、既存のインターチェンジを利用することになります。)

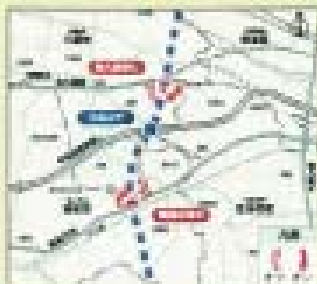
B 東八道路と国道20号に東名・関越両方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



東八道路に利用交通量
2.3万台/日
【関越方向 1.3万台/日】
【東名方向 1.0万台/日】
国道20号に利用交通量
1.7万台/日
【関越方向 0.7万台/日】
【東名方向 1.0万台/日】



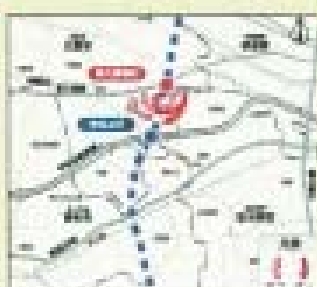
C 東八道路南側に東名方向、国道20号北側に関越方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



東八道路に利用交通量
1.7万台/日
(東名方向)
国道20号に利用交通量
1.2万台/日
(関越方向)



D 東八道路両側に東名・関越両方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



東八道路に利用交通量
2.6万台/日
【関越方向 1.4万台/日】
【東名方向 1.4万台/日】



出典：東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（三鷹市～調布市の区間について）
平成17年1月 国土交通省関東地方整備局 東京都都市整備局

②周辺交通への総合的な影響予測

東八インターチェンジの設置以外にも、外環の建設が行われた場合には、広域的な交通の大きな変化が起こることが予想されます。特に中央ジャンクション周辺では、予期せぬ影響が発生する可能性があるため、総合的な影響予測を行っておくことが必要となります。

【インターチェンジ設置による周辺交通量の変化】

ケース		東八道路 (牟礼付近)	国道 20 号 (つつじヶ丘付近)
現況		2. 2万台/日	4. 7万台/日
外環を整備しない場合		3. 3万台/日	4. 3万台/日
外環を 整備す る場合	①インターチェンジを設置しない	3. 3万台/日	4. 3万台/日
	②東八、20号にフルインター	3. 6万台/日	5. 3万台/日
	③東八に東名方面、20号に関越方面	3. 7万台/日	4. 9万台/日
	④東八にフルインター	3. 9万台/日	4. 5万台/日

出典：東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（三鷹市～調布市の区間について）

平成 17 年 1 月 国土交通省関東地方整備局 東京都都市整備局

●推計の条件

- ・東八道路、調布保谷線、環八通り等の供用を見込んでいる。
- ・東八道路及び国道 20 号以外の IC は無しを前提としている
- ・将来の時点は平成 42 年を前提としている。
- ・外環は湾岸道までの区間を前提としている。

- ・中央ジャンクション、東八インターチェンジ周辺には未整備の都市計画道路が多くあります。東八インターチェンジの設置に伴い集中する自動車交通に対して、これらの中から必要な路線の整備を図ることで、ある程度交通混雑に対応していくことができると考えられます。その場合、周辺地域にどのような影響が出てくるのかを予測しておく必要があります。
- ・交通規制を実施することで、地区内の交通安全性を維持していくことも考えられますが、その場合、地区住民が自動車を利用する際にも同じように交通規制がかかることとなるため、交通規制の実施にあたっては地区住民との協議・合意が必要となります。

③生活道路の分断

開削方式で整備する区間では、外環を横断する生活道路が分断されることとなります。

東八道路～中央自動車道までの区間で12路線、中央自動車道～国道20号までの区間で約30路線の生活道路が分断されることとなります。また、東八インターチェンジの設置パターンによっては、東八インターチェンジ以北についても開削方式での整備となりますが、その場合、東八道路～三鷹台駅前通りまでの区間で12路線程度の生活道路が分断されることとなります。

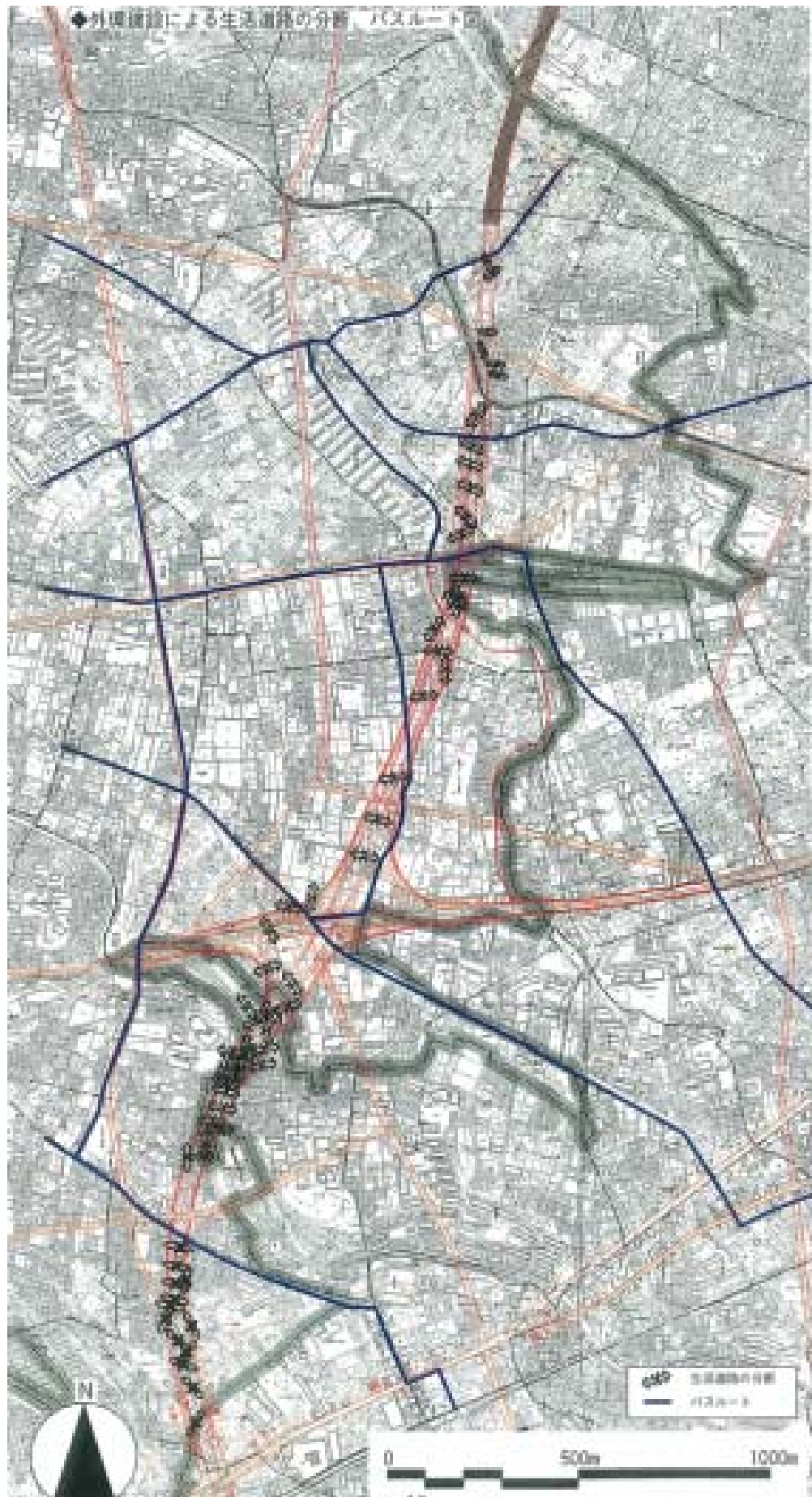
開削ボックス方式で埋め戻しを行う区間については、分断された道路を再度整備することが可能ですが、中央ジャンクション付近では地上部にランプ*が出てくるため埋め戻しができず、完全に元に戻すことは困難と考えられます。そのため、外環を横断することに対して影響が出るのが心配されます。

・ 高速道路の建設で現道が分断される場合、一般的に分断される道路を再整備して、建設前の道路機能を確保しますが、中央ジャンクション付近では、全ての道路の機能を保障することは困難と考えられます。そのため、いくつかの道路を集約して横断するポイントをつくることなども考えられます。

※ランプとはインターチェンジやジャンクションの構造の一部であり、立体交差における道路相互の連絡のための車道、または高さの異なる道路間をつなぐ車道のことをいいます。

④バスルートへの支障

北野中央通りや都道117号線がバスルートになっていますが、前述のとおり外環によって分断されるために、バスが安全に走行することができるよう、バスルートの再編を行うが必要になってきます。このうち北野中央通りについては、中央ジャンクション付近で外環と平行して走っており、また外環計画区域内に位置するために、外環整備にあたって代替ルートを確保することが必要となります。



(3) 生活環境への影響

①大気汚染について

地上との連絡路が必要となるインターチェンジやジャンクション周辺では、排出ガスにより大気汚染が生じる可能性があります。また、外環を地下構造で整備することにより、トンネル内の排出ガスを処理するため、換気所を設置することが必要となります。

換気所については、中央ジャンクションで2箇所、東八インターチェンジでは設置パターンにより1箇所設置されることとなります。

【換気所の位置のイメージ図】



出典：東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（三鷹市～調布市の区間について）
平成 17 年 1 月 国土交通省関東地方整備局 東京都都市整備局

外環周辺地域での実測値では、二酸化窒素（環境基準 0.04～0.06ppm 以下）、浮遊粒子状物質（環境基準 0.2 mg/m³）をそれぞれクリアしていますが、インターチェンジやジャンクションの設置、換気塔の建設によって、環境基準をクリアできなくなる可能性もあります。

【実測値（冬季、春期、夏期、秋期の観測データより）】

		北野中央公園 （中央道沿道）	調布市立滝坂小学校 （甲州街道沿道）	牟礼下本宿児童遊園 （東八道路沿道）
二酸化窒素（NO ₂ ）	ppm	0.007～0.043	0.007～0.048	0.006～0.038
浮遊粒子状物質（SPM）	mg/m ³	0.009～0.072	0.010～0.071	0.008～0.070

出典：東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（三鷹市～調布市の区間について）

平成 17 年 1 月 国土交通省関東地方整備局 東京都都市整備局

- ・現在、中央 JCT 周辺はほとんどが低層住宅地としての環境を守るための用途地域である「第一種低層住居専用地域」に指定されているため、大気汚染や後述する騒音・振動の影響で、環境基準をクリアできないことも考えられます。
- ・また、道路整備にあわせて用途地域を変更することも考えられますが、その場合、アパート・マンションなどの立地が進む可能性があることから、地区計画などにより周辺環境を損なわないようにすることや基盤整備を行うことが望まれます。

（参考）環境法に基づく大気汚染の環境基準は以下のとおりです。

物質	環境上の条件（設定年月日等）	測定方法
二酸化硫黄（SO ₂ ）	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下であり、かつ、1 時間値が 0.1ppm 以下であること。（48. 5. 16 告示）	溶液導電率法又は紫外線蛍光法
一酸化炭素（CO）	1 時間値の 1 日平均値が 10ppm 以下であり、かつ、1 時間値の 8 時間平均値が 20ppm 以下であること。（48. 5. 8 告示）	非分散型赤外分析計を用いる方法
浮遊粒子状物質（SPM）	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20mg/m ³ 以下であること。（48. 5. 8 告示）	濾過捕集による重量濃度測定方法又はこの方法によって測定された重量濃度と直線的な関係を有する量が得られる光散乱法、圧電天びん法若しくはベータ線吸収法
二酸化窒素（NO ₂ ）	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。（53. 7. 11 告示）	ザルツマン試薬を用いる吸光光度法又はオゾンを用いる化学発光法
光化学オキシダント（OX）	1 時間値が 0.06ppm 以下であること。（48. 5. 8 告示）	中性ヨウ化カリウム溶液を用いる吸光光度法若しくは電量法、紫外線吸収法又はエチレンを用いる化学発光法

②騒音、振動について

インターチェンジやジャンクション付近では、自動車からの騒音、振動による影響が生じる可能性があります。特に中央ジャンクション周辺や東八インターチェンジ周辺では、多くの交通が集中することから、騒音、振動によって大きな影響が出る事が予想され、十分な対策を講じることが必要と考えられます。

外環周辺地域での騒音の実測値を見ると、甲州街道沿道及び東八道路沿道では既に環境基準の最大値である昼間 70 デシベル、夜間 65 デシベルをクリアしておらず、外環整備によって、より一層沿道地域の環境が悪化する恐れが高いと考えられます。

【実測値（平日）】

測定場所	騒音レベル(デシベル)	
	北野4丁目（中央道）	昼間
	夜間	53
西つつじヶ丘3丁目（甲州街道）	昼間	71
	夜間	70
牟礼2丁目（東八道路）	昼間	70
	夜間	67

出典：東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（三鷹市～調布市の区間について）

平成17年1月 国土交通省関東地方整備局 東京都都市整備局

【騒音の目安】



(参考) 環境法に基づく騒音の環境基準は以下のとおりです。

地域の類型	基準値	
	昼間	夜間
AA	50デシベル以下	40デシベル以下
A及びB	55デシベル以下	45デシベル以下
C	60デシベル以下	50デシベル以下

1	時間の区分は、昼間を午前6時から午後10時までの間とし、夜間を午後10時から翌日の午前6時までの間とする。
2	AAを当てはめる地域は、療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域などに静穏を要する地域とする。
3	Aを当てはめる地域は、専ら住居の用に供される地域とする。
4	Bを当てはめる地域は、主として住居の用に供される地域とする。
5	Cを当てはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域とする。

ただし、次表に掲げる地域に該当する地域（以下「道路に面する地域」という。）については、上表によらず次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

地域の区分	基準値	
	昼間	夜間
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60デシベル以下	55デシベル以下
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65デシベル以下	60デシベル以下

備考 車線とは、1縦列の自動車が安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分をいう。この場合において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

基準値	
昼間	夜間
70デシベル以下	65デシベル以下
備考 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあつては45デシベル以下、夜間にあつては40デシベル以下）によることができる。	

(4) 地域社会への影響

①コミュニティの分断について

三鷹市の外環沿道地域に第五小学校、高山小学校、北野小学校、中原小学校、東台小学校の5校が位置しています。これらの小学校区は外環により東西に分断されるため、外環より東側の区域に住んでいる小学生は外環を横断して小学校に通学することとなります。

また、牟礼一、二丁目、北野一、二、三、四丁目及び新川一丁目などが外環により分断される恐れがあり、催事やコミュニティ活動の妨げになる可能性があります。

特に、中央ジャンクション南東に隣接することとなる北野四丁目については、三鷹市内の他の地域と完全に分離されることとなるため、コミュニティや地域環境の面から大きな問題となる可能性があります。

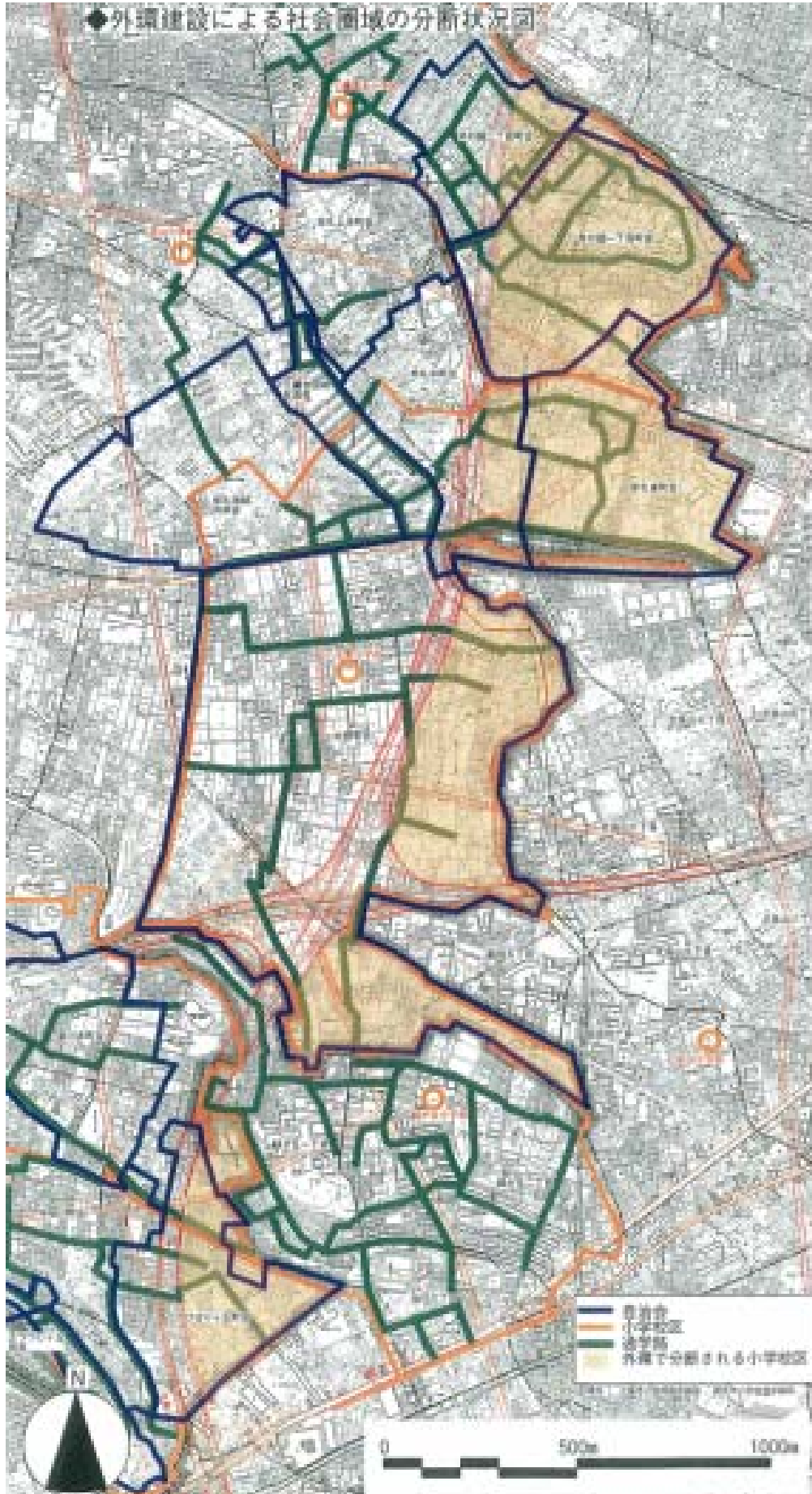
②都市農地の持つ多様な機能の喪失

外環沿線地域である北野地区や新川地区では農地が広く分布しています。中央ジャンクション等の外環整備によりこれらの農地が消失し、都市農地がもつ多様な機能、景観的機能（都市のうるおい・緑など）、「災害緩衝帯機能（火災発生時の延焼防止機能や避難場所としての役割など）」、「食料供給機能」、「交流・レクリエーションの機能」、「教育機能（自然に親しむ体験など）」等が失われることとなり、現在の市街地環境が大きく変化する可能性があります。

③埋蔵文化財への影響

中央ジャンクション周辺や井の頭地区などには遺跡の包蔵地が多く分布しています。これらの埋蔵文化財は地域の歴史・文化を把握する上で重要であり、外環の整備にあたって遺跡の存在が確認された場合には、慎重な取り扱いが求められます。

◆外環建設による社会圏域の分析状況図



【遺跡包蔵地の分布】



資料：「東京都遺跡地図」のインターネット公開版 2004（平成 16）年 3 月

(5) まちづくり等への影響

①多数の移転家屋の発生

外環を開削工法で建設する場合には、多数の移転家屋が発生します。また、移転の必要がない家屋でも、目の前に大規模な道路構造物が出現するなど今までの生活環境を維持できなくなる家屋もあります。

こうした移転家屋や直近家屋についての対策を十分講じることが、外環建設にあたっては特に重要であると考えられます。

また、道路整備を行う場合には、一般的に道路用地に直接かかっている土地のみを買収します。そのため、一つの宅地が道路用地の内外に分かれる場合には、道路用地外は買収の対象とはならないため、買い取られない残地や不整形街区、既存不適格物件などが出てくることとなります。こうした用地についても対応を検討しておくことが必要です。

- ・移転家屋については、代替地の提供が望まれます。
- ・立ち退き補償については十分な対応が必要です。
- ・また、地域住民の意向を十分に反映した上で、外環の上部空間を活用して、移転家屋を収用することも考えられます。
- ・また、道路整備にかからない家屋についても、移転希望者に対しては買い取りできる制度を検討することが望まれます。
- ・特に、残地については、極力買い取りできる制度を検討することが必要です。
- ・買い取りできない場合には、市が仲介した形での周辺住民への斡旋、不整形地を含めた小規模区画整理により活用できる宅地への整備などについて検討することが望まれます。

【中央JCT、東八ICによる移転家屋数（三鷹市内）】

	I Cがない場合	I Cがある場合		
	※ジャンクション部分の開削	東八道路、国道20号に東名・関越両方向へのインターチェンジを設置する場合	東八道路南側に東名方向、国道20号に関越方向のインターチェンジを設置する場合	東八道路南側に東名・関越方向のインターチェンジを設置する場合
移転棟数	約240棟	約420棟	約360棟	約280棟

注) 移転棟数は開削区間のみで数えており、シールド区間は移転なしと想定している
 出典：東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（三鷹市～調布市の区間について）

平成17年1月 国土交通省関東地方整備局 東京都都市整備局

【インターチェンジ設置の有無により開削・シールド区間の概要】

④インターチェンジを設置しない場合⑤⑥⑦



⑤東八道路と国道 20 号に東名・関越両方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



⑥東八道路南側に東名方向、国道 20 号北側に関越方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



⑦東八道路南側に東名・関越方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案



出典：東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（三鷹市～調布市の区間について）

平成 17 年 1 月 国土交通省関東地方整備局 東京都都市整備局

②中央ジャンクションの景観について

中央ジャンクション付近の中央自動車道は高架構造となっているため、ジャンクション自体も地上部に出てきます。一般的に高速道路同士を接続するジャンクションは大規模な構造物となるために、周辺地域への景観的な圧迫感も出てくることが予想されます。中央ジャンクション北側の北野地区では農地も広く分布していますが、ジャンクション北側では日照の問題なども出てくるために、農作物への影響も懸念されます。

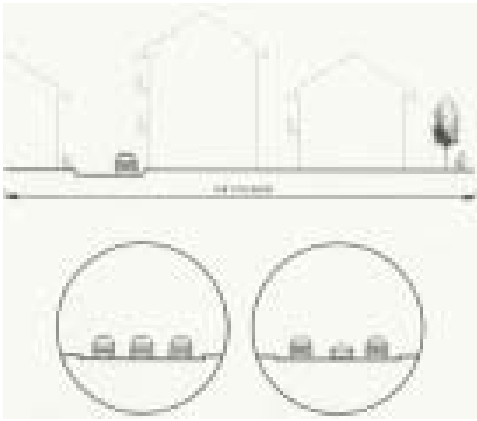
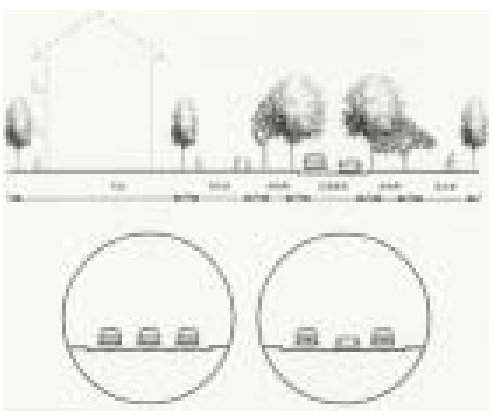
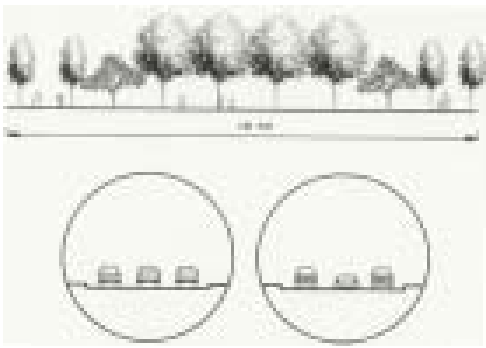
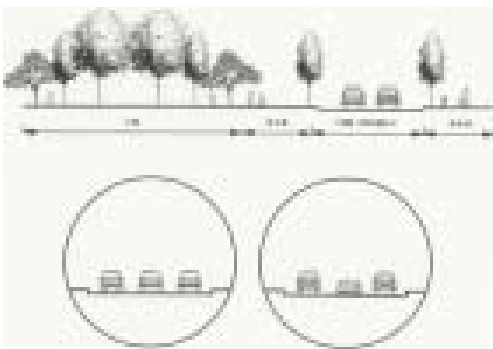
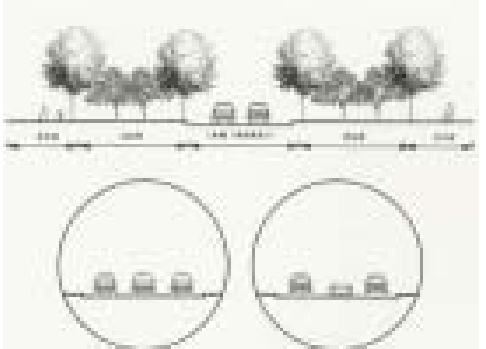
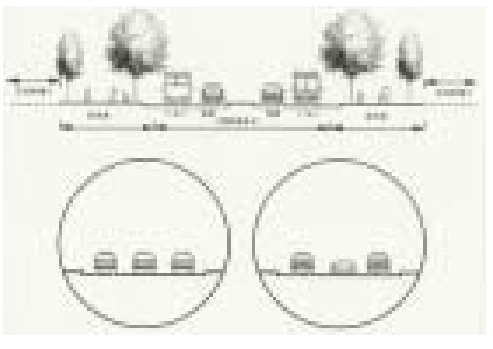
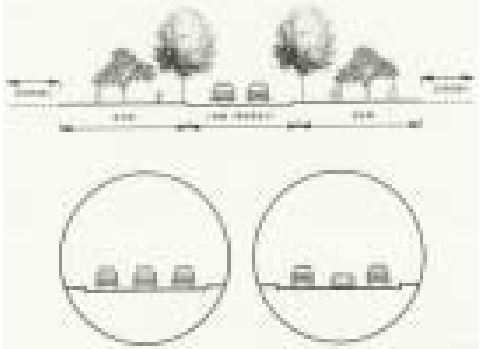
③併設街路（外環ノ2）及び付属街路について

外環には、一般街路として東八道路以北で「外環ノ2」（幅員40m）が、東八道路以南で「付属街路」（片側幅員6m）が外環本線と併せて都市計画決定されています。このうち、付属街路については、外環の地下化に伴い不要となるため、廃止の方向で検討されています。ただし、中央ジャンクション付近では、地上に道路構造物ができるために、沿道の宅地からの出入りを確保することや沿道環境対策を講じることが必要であることから、付属街路を整備することが必要となります。

【併設街路・付属街路の位置図】

- ・外環ノ2の検討方向としては、次頁のような案が考えられますが、当該地域が概ね緑豊かな質の高い住宅地を形成している現状を踏まえ、この環境が極力維持されるよう検討を進める必要があります。
- ・これらの中から、地域ごとの実状を勘案した案を採用していくことが望まれます。ただし、道路を整備する場合には、短い区間のみの整備では道路としての機能を確保できないことから、少なくとも幹線道路同士を結ぶ区間で整備することが必要となるものと考えられます。



	地上部活用のイメージ	
<p>●道路機能を別の地域で確保して、外環ノ2の都市計画決定を廃止する案</p>		
<p>●都市計画決定の区域を活用して、宅地や公園などとして利用する案</p>		
<p>●現在の都市計画決定の区域を活用して、地域サービスとしての道路と緑地を整備する案</p>		
<p>●都市計画決定の区域を縮小して、地域サービスとしての車道やLRT等の整備を図るとともに、歩道を整備する案</p>		

(6) 産業への影響

①東八インターチェンジ設置に伴う流通・商業施設の立地可能性について

東八インターチェンジが設置されると、広域面からの交通利便性が極めて高く、また周辺地域は東京都心に比べて地価も安いことから、流通・商業業務系の施設が集中する恐れがあります。

三鷹市は三鷹市基本構想の中で、将来都市像を「緑と水の公園都市」とし、高環境・高福祉のまちづくりを基本目標として掲げており、緑豊かなイメージを大切にしていることを目指しています。

このような三鷹市において、東八インターチェンジ周辺に流通・商業施設の集積が進むと、一方では産業の活性化として歓迎すべき点もありますが、もう一方では三鷹市が培ってきた緑豊かなイメージを損ない、市民にとって住みやすい環境が失われる恐れもあります。そのため、外環が開通するとなると地域の活性化という視点と環境保全とをどのように調和させていくかという課題が今まで以上に問われることとなります。

・整備済みの東八道路沿道で、「第一種住居地域」や「準住居地域」に指定されている区域は、流通施設や大規模店舗の立地が可能です。これに対して地区計画制度は建築物の立地を制限することが可能であり、この制度を活用することで、流通施設や大規模店舗の立地と周囲の環境の調和を図っていくこともできます。

②農業環境の変化について

外環沿線地域である北野地区や新川地区では農地が広く分布しています。この地域は東八インターチェンジと中央ジャンクションに挟まれた地区のため、外環開通により地域の交通利便性が飛躍的に高まるとともに、自動車交通の流入やジャンクションによる騒音、振動などの影響も受けやすい地区であり、営農環境に対する影響が懸念されます。

三鷹市では、これらの地域については現状の土地利用や生活環境を極力維持していく方針としているために、農地についても耕作に適した環境を維持していくための対策を検討することが必要です。

・農業環境の変化に対する考え方は、まず農家の方の意向を尊重することが大切です。そのため、農家の方々と十分意見交換を行い、外環が開通した場合の土地利用のあり方について検討していくことが必要です。

・宅地化を希望する農家の方が多くいる場合、個別に宅地化を進めると道路や公園などの都市基盤施設が不足したまま市街化されることによって、不良な市街地が形成されてしまう恐れもあります。

・そのため、もし宅地化を希望する農家の方が多くいる場合には、地区全体でのまちづくりを検討し、質の高い市街地形成を行うことができるよう、計画的な整備と宅地化を進めていくことが必要です。

