

## 5. 外環計画がもたらす影響・問題点への基本的視点～【助言者会議における検討から】

### 5.1 外環検討にあたっての基本条件

#### (1) 外環整備を具体的にイメージすることの重要性

三鷹市としては、現段階では市として外環を受け入れる以前の段階にあります。外環が整備された場合の影響と問題点を予測するためにも、現在までに国と都から示されている計画のたたき台に基づいて、外環が整備された場合の当該地域の変化を可能な限り予測イメージして、課題と問題点を検討しておくことが必要となります。

#### (2) 外環計画に対する市の基本方針策定の条件

外環の三鷹市における影響は非常に大きいことが予想され、外環の効果や必要性だけでなく、こうした地域への影響と問題点がいかに解消または、それを減じる取り組みが打ち出されるかが根本となります。その見通しこそが外環の整備を前提とした市の基本方針策定の条件となります。

#### (3) 外環整備を進めるための基本原則

##### ①外環建設に対する基本原則

埼玉外環が関越自動車道まで開通した際、大泉地区では外環から発生する交通によって周辺地域の交通混雑がおり、現在でも大泉地区では交通混雑は解消されておりません。三鷹市としては、ジャンクションやインターチェンジ周辺で交通混雑を起こさないよう、関越自動車道から東名高速道路までの区間の同時開通が原則となります。

##### ②インターチェンジの設置について

東八インターチェンジと国道20号インターチェンジについては、設置形態についていくつかのパターンがありますが、インターチェンジ設置については、地域住民の意見を踏まえることが原則となります。

また、インターチェンジを設置する場合には、周辺地域の交通混雑を引き起こさないような対策を講じることが原則となります。

##### ③外環建設に対する諸問題への対応について

外環が建設される場合、発生する問題を洗い出し、それらへの対応策を事前に検討することが必要であり、その場合、三鷹市の緑と水の豊かな高環境のまちづくりを進めてきたという都市のイメージ、従来の生活環境などを極力維持していくことが原則となります。

また、外環が建設される場合、地域のまちづくりの観点から現在の問題点を解決できるような工夫を講じることが求められるとともに、建設された後も、継続して外環による影響を観測できる態勢をつくっておくことが必要となります。

##### ④外環沿線各区市における負担の公平性の確保

外環が建設されることになると、三鷹市内にはジャンクションが設置されるほか、換気所やインターチェンジなどの計画もあり、沿線各区市の中で最も大きな影響を受

け、現在の良好な地域環境を維持するための新たな負担を強いられることとなります。

外環は主に広域的な交通の必要性から計画されている以上、負担の公平性の確保という観点からも、いかに三鷹市の負担の軽減策が講じられるかについての検証が必要となります。

## 5.2 外環整備を想定した場合の具体的視点

### (1) 自然環境の保全対策

#### ①河川分断の可能性について

- 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する場合には、玉川上水に影響が出ることが予想されるため、河道を北側に振る必要がありますが、歴史のある河川であるため、現在の環境を損なわないようにすることが必要です。
- 仙川はジャンクションへのルートがかかる可能性が高く、河道の変更が必要です。

#### ②地下水脈の分断について

- 地下水脈については、工事に入る前に、ボーリング調査等により地下水脈の位置と水量を十分に把握していくことが必要であり、その結果を踏まえ、工事方法の検討や、外環本線の深度についても再検討することが望まれます。

### (2) 交通環境の水準確保

#### 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

- 東八道路が放射5号まで接続されれば、少なくとも周辺的生活道路に交通が入り込むことは少なくなると考えられますので、放射5号まで東八道路の整備が進まない状況では、東八インターチェンジを開設しないことが必要です。
- 調布市と東八道路を結ぶ南北道路として、既に三3・4・13号線、三3・3・11号線といった都市計画道路が計画決定されています。これらの路線の中から、沿線住民の意向を充分反映させながら、調布市方面と東八道路間を結ぶ幹線道路の整備を行うことが必要です。

#### ②総合的な周辺交通対策について

- 東八インターチェンジを設置する場合には、インターチェンジに集中する交通動態を総合的にシミュレーションし、必要と思われるアクセス道路の整備を進めることが考えられます。
- 影響が出ると予想される区域において、住宅地内の生活道路に通過交通が流入しないように、一方通行や速度規制などを行うことも検討することが必要です。

#### ③生活道路の分断

- 中央ジャンクション付近では、全ての生活道路の分断を解消することは困難と考えられます。そのため、地域住民にとって利便性の高い箇所で外環を横断できる道路を設けることが必要です。
- 北野中央通りについては、外環沿いに新しいルートとして再整備する方法が考えられます。
- 中央ジャンクションのほぼ中央で都道117号線(三3・3・11号線)と交差するために、この道路の整備もあわせて進め、バスの運行に支障がないようにすることが望まれます。

### (3) 良好な生活環境の維持

#### ①大気汚染について

- 事前に大気汚染について十分な予測を行い、環境基準をクリアできない場合には、換気所の位置や高さについて再検討するとともに、沿道環境対策を講じるよう国や都に要請していくことが必要です。
- 外環が建設された後についても、大気汚染を常時観測する態勢を整え、環境基準をクリアしていない場合には、国や都に対して対策を取るよう要請していくことが必要です。
- 必要に応じて、中央ジャンクション沿道の用途地域の変更、地区計画の指定を行い、沿道土地利用を見直すことによって環境悪化への対策としていくことも考えられます。

#### ②騒音、振動について

- 事前に騒音、振動について十分な予測を行い、環境基準をクリアできない場合には、環境施設帯を十分に確保することや、遮音壁の設置、騒音低減効果のある舗装の採用など、環境対策を十分講じる必要があります。
- 外環が建設された後についても騒音や振動を常時観測する態勢を整え、環境基準をクリアしていない場合には、国や都に対して対策を取るよう要請していくことが必要です。

### (4) 地域社会への影響軽減

#### ①コミュニティの分断について

- 小学校区の分断については、安全な通学路の確保が最も重要であるため、外環を安全に横断できる歩道橋などを設置し、通学に支障が出ないようにすることが必要です。
- 町丁界が分断されることに対しては、コミュニティ活動などを促進させていくために、外環の上部空間などを活用して、コミュニティセンターや文化施設などの施設整備について検討していくことが必要です。
- 北野四丁目については、調布市の緑が丘一丁目と一体的な区域として捉え、騒音、振動、大気汚染などの環境対策やコミュニティ活動の維持などの点から、思い切った公有地化の推進をはじめ、総合的な対策を検討することが必要です。

#### ②都市農地が持つ多様な機能の維持

- 中央ジャンクション付近では、多くの都市農地が喪失されます。よって、都市農地が持つ多様な機能を維持するため、公園緑地など新たなオープンスペースの創出や十分な環境施設帯の確保、交流・レクリエーション施設の整備等による機能補償を考えることが必要です。

#### ③埋蔵文化財への影響

- 事前に試掘確認調査を行い、遺跡の有無・性格・規模等の把握をした上で、余裕を持ったスケジュールにて発掘調査を行い、記録保存を行うことが必要です。発掘調査の結果については、現地説明会の実施や展示施設を整備するなど、地域の資産として積

極的にまちづくり等に活用していく必要があります。

## (5) まちづくりへの配慮

### ①外環建設により移転となる家屋について

- 生活環境が大きく変化するため、移転を要する家屋については、十分な補償と生活再建に対する支援を行うことが基本です。
- 計画道路にかからない家屋についても、希望者は買収の対象にするなど、住民の意向を取り入れられるような仕組みを検討することが望まれます。
- 計画線内から外れた残地については、買い取りや周辺住民への斡旋などを行う仕組みづくりを検討する必要があります。

### ②中央ジャンクションの景観について

- ジャンクション構造物のデザインを工夫し、周辺への圧迫感をできるだけ抑えることや、ジャンクション外周に高木植栽を密に施すなど、景観面からの対策を講じる必要があります。
- 十分な環境施設帯を確保し、日照での影響が出ないようにすることが必要です。

### ③開削区間及びその周辺の総合的なまちづくり対策について

- ジャンクション付近はいうまでもなく、開削される区間や開削後に埋め戻しされる区間については、分断された地域の課題を将来のまちづくりに向けて検討し、総合的な対策を検討する必要があります。

### ④併設街路（外環ノ2）及び付属街路について

- 外環ノ2については、外環自体の建設工法（シールド工法か開削埋め戻し工法か）や、外環上部地域における現在の土地利用の状況、広域的な交通環境などの点に勘案しながら、今後どのようにしていくかを検討する必要があります。

## (6) 産業面からの視点

### 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設置により流通・商業施設の立地が進む可能性があり、地区計画などの都市計画的な土地利用規制によって、流通施設や大規模店舗が立地できない区域、周辺の住環境との調和を図るべき区域等を設定するなどしながら、秩序あるまちづくりを進めることが考えられます。

### ②農業環境の変化について

- 交通利便性の向上にあわせた観光農園や実験農園、バイオ関連農園など農業の高度化を進めていくことも考えられます。
- 宅地化を希望する場合には、地区全体として望ましい市街地形成を図るために、計画的な整備を検討することも考えられます。

### 5.3 インターチェンジ（ジャンクション含む）設置の考え方

#### （1）外環全体計画と地域の課題との両立

三鷹市として、地域住民の意向を十分把握した上で、インターチェンジ周辺地域への影響だけではなく、目白通りインターチェンジ、青梅街道インターチェンジ、世田谷通りインターチェンジの設置の有無など、外環道東京区間全体や周辺の道路ネットワークとの関係を踏まえ、国や都そして他区市との協議・連携を進めていく必要があります。

ただ、インターチェンジは周辺道路や地域への影響が余りにも大きいため、地域の諸課題との関わりの中で、総合的な立場に立って検討し、取り組んでいく必要があります。

#### （2）東八道路インターチェンジの形態について

仮に、上述したような総合的な検討を行った結果、東八道路インターチェンジを設置するという判断を行った場合には、以下の4パターンが考えられます。

- |  |
|--|
| ①東八道路南側に東名方向のみのハーフインターチェンジ（中央高速に行き来不可）       |
| ②東八道路南側に東名方向のみのハーフインターチェンジ（中央高速に行き来可）        |
| ③東八道路南側に東名・関越方向へ行き来できるフルインターチェンジ（中央高速に行き来不可） |
| ④東八道路南側に東名・関越方向へ行き来できるフルインターチェンジ（中央高速に行き来可）  |

この他にも、【東八道路南北両側に東名・関越方向へ行き来できるフルインターチェンジ】が考えられますが、地域の歴史及び自然環境の上でシンボルとなる玉川上水への影響が懸念されることから、フルインターチェンジを選択する場合には（東八道路-中央ジャンクション間の影響予測を行った上で）③及び④の【東八道路南側に東名・関越方向へ行き来できるフルインターチェンジ】の案を優先することとします。

ハーフインターチェンジにするかフルインターチェンジにするか、中央高速への行き来を可能にするかどうかについては、それぞれの案のジャンクションやインターチェンジ、ランプ等の構造、交通量等を踏まえた上で、利便性を優先するか、地域の環境を優先するかを選択を求められることになります。

### (3) 国道 20 号インターチェンジの形態について

同様に、国道 20 号インターチェンジを設置するという判断を行った場合には、以下の 4 パターンが考えられます。

- |   |
|---|
| ①国道 20 号北側に東名方向のみのーフインターチェンジ（中央高速に行き来不可）      |
| ②国道 20 号北側に東名方向のみのーフインターチェンジ（中央高速に行き来可）       |
| ③国道 20 号に東名・関越方向へ行き来できるフルインターチェンジ（中央高速に行き来不可） |
| ④国道 20 号に東名・関越方向へ行き来できるフルインターチェンジ（中央高速に行き来可）  |

ーフインターチェンジにするかフルインターチェンジにするか、中央高速への行き来を可能にするかどうかについては、それぞれの案のジャンクションやインターチェンジ、ランプ等の構造、交通量等を踏まえた上で、利便性を優先するか、地域の環境を優先するかの選択を求められることとなります。

## 5.4 その他

### (1) 市民意見の聴取について

外環計画に対応する上では、市民の意見を聴取するプロセスが極めて重要であり、計画線にかかる当該地権者、近隣住民、一般的な市民等、多様な市民意見の聴取を図りつつ、総合的に判断していくことが必要となります。

### (2) 高速道路の料金体系について

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、地域格差が存在しています。現時点では、外環整備後は外環だけの別料金制が想定されていますが、走行距離による料金制で統一するなど、地域格差や過大な負担を感じさせない料金体系も検討していく必要があります。

### <参考資料>

本調査報告書の検討作業終了後、報告書の中で取り上げた国・都が示す4つのインターチェンジのパターンごとの交通量予測データ（本文p15、p35）に関して、新たに東八道路から中央道への乗り入れも可能となるインターチェンジを設置した場合の交通量予測データがまとめられたので、市として取りまとめ参考資料として添付します。



## 交通の変化

東八道路インターチェンジから中央道へアクセスできる場合、アクセスできない場合と比較して、東八道路インターチェンジの利用交通量は、6～9千台程度増加すると見込まれます。また、東八道路の交通量は2～4千台程度増加すると見込まれます。

中央道アクセスが有る場合は、無い場合と比較すると、ランプ構造が複雑になるため、幅員が広がります。

(単位:万台/日)

	中央道への アクセスの有無	東八道路に 利用交通量	東八道路の交通量 (車礼付高)
<b>B</b> 東八道路及び国道20号に東名・岡崎南方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案 	中央道 アクセス 無し	23	36
	中央道 アクセス 有り	30	40
<b>C</b> 東八道路に東名・岡崎南方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案 	中央道 アクセス 無し	1.7	37
	中央道 アクセス 有り	23	39
<b>D</b> 東八道路南側に東名・岡崎南方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案 	中央道 アクセス 無し	28	39
	中央道 アクセス 有り	37	42

(推計の条件)

- ・将来の時点は平成42年を前提としている。
- ・3環状等の高速道路や、主要な都市計画道路(東八道路、調布保谷線、環八通り等)の供用を見込んでいる。(外環は、湾岸道路までの区間を前提としている。)
- ・東八道路及び国道20号以外のICは無しと仮定している。

三鷹市東京外かく環状道路調査研究助言者会議<sup>※</sup>の経過

(※略称：助言者会議)

会 議	年月日	議 題
第1回助言者会議	H.16.7.29	1 調査の目的と進め方 2 東京外かく環状道路の状況 3 三鷹市における外かん沿線の状況 4 PI協議会の経過
第2回助言者会議	H.16.11.16	1 外環整備による地域への影響と課題のまとめ及び対応方針
第3回助言者会議	H.16.12.14	1 既存アンケート調査からみる市民意識について 2 外環整備による地域への影響と課題のまとめ及び対応方針
第4回助言者会議	H.17.2.8	1 外環計画における最近の状況報告 2 報告書(案)について
第5回助言者会議	H.17.3.11	1 報告書(案)について

助言者会議名簿

	氏 名	職 業 又 は 公 職 名
助 言 者	浅 野 光 行	早 稲 田 大 学 教 授
	大 西 隆	東 京 大 学 教 授
	濱 野 周 泰	東 京 農 業 大 学 助 教 授
市 の 職 員	田 口 茂	都 市 整 備 部 長
	藤 川 雅 志	都 市 整 備 部 調 整 担 当 部 長
	鈴 木 伸 若	都 市 計 画 課 長

東京外かく環状道路が三鷹市に及ぼす  
影響調査報告書

平成 17 年 3 月

発行 三鷹市

編集 三鷹市都市整備部都市計画課

三鷹市野崎一丁目 1 番 1 号

電話 0422 - 45 - 1151 (内線 2814)

制作 (株)都市総合計画