

1. 外環の経緯

外環問題の解決に向け、広くご意見をお聴きしながら検討を進めてきました。

東京外かく環状道路の関越道から東名高速までの約16kmの区間(以下、外環)は、昭和41年に都市計画決定されましたが、地元住民および地元自治体の激しい反対などから、昭和45年に当時の建設大臣により「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない」とされ、以来、今日まで事業化されていません。

当時、都市計画決定された外環は、高架構造で計画されており、沿線地域に与える影響が懸念されました。また、計画決定当時の都市計画法(大正8年制定)では、関係する住民や自治体等に事前に説明し、意見を聴く機会がないなど、現在からみれば十分な手続きではありませんでした。こうしたことが反対を招き、今日まで問題が継続する要因となったと考えています。

こうした問題の解決を目指し、平成11年に東京都知事が計画予定地を視察し、「地域環境の保全やまちづくりの観点から、自動車専用部の地下化案を基本とし、計画の具体化について取り組む」ことを表明し、新たな動きが起きました。平成12年には地元住民団体と国土交通省・東京都との話し合いが始まり、平成13年には国土交通大臣が計画予定地を視察し、長年にわたる問題の解決に向けた機運がさらに高まりました。

国土交通省と東京都は、これまでの経緯を踏まえ、幅広い議論のため「計画のたたき台」を公表し、原点に立ち戻って、計画策定の初期段階から広くご意見を聴き、計画づくりに反映させていく「新しい検討方法=P I (パブリック・インボルブメント)方式」で検討していくこととしました。

この一環として平成14年には、国と都の担当者と、自治体の担当者、沿線住民が話し合う「P I 外環沿線協議会」を設け、その後、様々な形で市民と行政との対話を続けてきました。

このような取り組みを踏まえ、構想段階の検討に区切りをつけ、今後の検討の基本的方向性を示すにあたり、これまでの検討を総括しました。

構想段階とは

道路等の計画検討にあたり、都市計画などの手続きの前の段階で、当該計画の必要性を検討し、幅広い選択肢の中から計画の基本的な方針、方向性を検討する段階です。

外環(関越道~東名高速)のこれまでの足跡

年月	外環の動き	社会の動き
昭和41年 7月	都市計画決定(東京・埼玉県境から東名高速まで)	
昭和45年 10月	建設大臣が「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない」旨の答弁	大阪万博開催(昭和45年)
平成4年 10月	三郷JCT(常磐道)~和光IC間 供用	Jリーグ開幕(平成5年)
平成6年 3月	和光IC~大泉JCT(関越道)間 供用	阪神・淡路大震災(平成7年)
平成10年 3月	東京都が建設省・関係市区からなる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」を設置	
平成11年 10月	東京都知事が武蔵野市、練馬区の現地を視察	
12月	東京都知事が「自動車専用部の地下化案を基本として計画の具体化について取り組む」ことを表明	
平成12年 4月	地元団体との話し合いを開始	小沢首相死去、森内閣発足(平成12年)
平成13年 1月	国土交通大臣が、三鷹市、武蔵野市の現地を視察	小泉内閣発足(平成13年)
4月	地下構造のイメージを示した「東京外かく環状道路(関越道~東名高速)の計画のたたき台」を公表	アメリカ同時多発テロ事件(平成13年)
5月	国土交通大臣が参議院国土交通委員会で「遺憾の意」を表明	
12月	「東京環状道路有識者委員会」設置	
平成14年 1月	東京外かく環状道路(関越道~東名高速)沿線区市長意見交換会開催	サッカーワールドカップ・日韓共催(平成14年)
6月	「PI外環沿線協議会」発足	
10月~	沿線区市で「外環相談所」開催	
11月	「東京環状道路有識者委員会」が国と東京都に対して最終提言	
平成15年 3月	国と東京都が「東京外かく環状道路(関越道~東名高速間)に関する方針」公表	
6月~	沿線区市で「オープンハウス」開催	
7月	「環境影響評価方法書」公告・縦覧	
平成16年 1月~	沿線の環境調査を開始	新潟県中越地震発生(平成16年)
5月~	沿線区市で「地域毎の話し合い」を開催	
10月	「PI外環沿線協議会」2年間のとりまとめ	
平成17年 1月~	「PI外環沿線協議会」開催 「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」設置 沿線区市で「オープンハウス・意見を聴く会」開催	愛知万博開催(平成17年)
8月	「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」が外環の必要性検討における技術的視点からの評価(とりまとめ) 「PI外環沿線協議会」構想段階の議論終了	

外環とは…



東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域で放射方向の高速道路を環状に連絡する延長約85kmの道路です。首都圏の中央を環状に連絡し、首都圏全体の道路交通を円滑化するとともに、首都圏の通過交通を担う圏央道と、東京の主要拠点を結び首都高速道路のネットワークを構成する首都高速中央環状線とあわせて、首都圏の3環状9放射の道路ネットワークを構成する道路です。

現在外環は、関越道から常磐道までの約30kmについては供用中、常磐道から東関道までの約20kmについては事業中、東名高速から湾岸道路までの約20kmについては調査中となっています。

関越道から東名高速までの約16kmの区間については、昭和41年に都市計画決定されましたが、その後、今日まで事業化されていません。