

外環の東京区間の経緯について

関越道～東名高速区間について

(1) 主な経緯

昭和41年7月、世田谷～練馬間(東名高速～埼玉県境間)を高架構造で都市計画決定。

昭和41年11月～、反対住民大会の開催、国会での建設反対請願採択等の動向有り。

昭和43年6月、都議会が建設反対の請願を採択。

昭和45年10月、建設大臣が国会の場で凍結発言。

「地元と話し得る条件の整うまでは、強行すべきではない。」

その後も、都議会や関係区市議会で建設反対等の決議がされる。

平成6年3月、練馬区間の開通式で東京都知事が地下構造についてコメント。

「環境に配慮し、地下構造も含めた検討をし整備を進める必要がある。」

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。

平成11年12月、第4回都議会定例会での知事所信表明

「地下化を基本として、計画の具体化に取り組んでいく。」

平成12年4月、住民団体との話し合いが開始される。

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。

平成13年4月、高架構造から地下構造に変更した場合のイメージを示した

「計画のたたき台」を公表。新しい検討方法(P I手法)により検討することを周知。

平成13年5～6月、「計画のたたき台」について説明会を実施。

平成13年6～7月、相談所を開設。

平成13年9月～P I外環協議会(仮称)の設置に向け、準備会を開催。

(2) まとめ

関越道～東名高速間においては、昭和41年の都市計画の決定方法(地元を無視した計画)や地域に与える影響への懸念などから、地元(住民、行政、議会)の強固な反対により、地元との接触がもてなかったことなどから計画が進んでいなかった。

しかしながら、土木技術力が大きく変化してきたことから、地下化への取り組み(シールドTN等の施工検討)も可能となったこと、近年海外事例等を参考に、計画策定の初期段階から住民等の意見を聞き、計画づくりに反映させていく新しい検討方法(P I手法)で検討を行うこととしたことなどが大きな転機となった。

練馬区間（都県境～関越道、約1.5キロ）について

（1）事業化に至った背景

関越道、東北道、常磐道といった、東京を起点とする全国規模の高速道路の整備に伴い、それらを連絡しネットワーク化を図る外環の必要性が高まった。かねてより渋滞が激しかった練馬区内の谷原交差点では、関越道の新潟までの全通に伴う交通混雑の悪化に対処するため、交差点の立体化などの検討とともに、交通の分散化を図る外環の整備の必要性が高まった。

（2）主な経緯

昭和41年7月、世田谷～練馬間(東名高速～埼玉県境間)を高架構造で都市計画決定。

昭和45年10月、建設大臣が国会の場で凍結発言。

「地元と話し得る条件の整うまでは、強行すべきではない。」

昭和56年11月、六都県市首脳会議で“外環の施行可能箇所の建設促進を図る”ことが合意される。

昭和57年11月、基本計画（大泉～三郷）

昭和57年12月、都が長期計画で“関越道以北を優先度の高い区間”に位置づける。

昭和59年6月、国が練馬区に地下案を提示

昭和59年9月、国が地元説明会を開催

昭和59年10月、国が都へ都市計画変更の依頼

昭和59年11月、都が国へ都市計画変更について確認、国から回答（沿道環境を保全するため、道路構造を抜本的に修正していることなどから、地元の理解をうることのできる計画と考え依頼したもの）

昭和60年1月、国と都が計画変更案を議会、地元住民に説明

昭和60年1月、常磐道三郷～柏間開通（茨城まで開通）

昭和60年2月、都市計画変更案公告、環境影響評価書案公示

昭和60年10月、関越道前橋～湯沢間開通（新潟まで全通）

昭和60年11月、変更案について区から都へ条件付同意の回答

昭和61年1月、都市計画変更

昭和61年1月、整備計画（大泉～三郷）

昭和61年5月、施行命令（大泉～三郷）

昭和62年9月、東北道川口～浦和間開通（青森まで全通）

平成6年3月、大泉～和光間開通