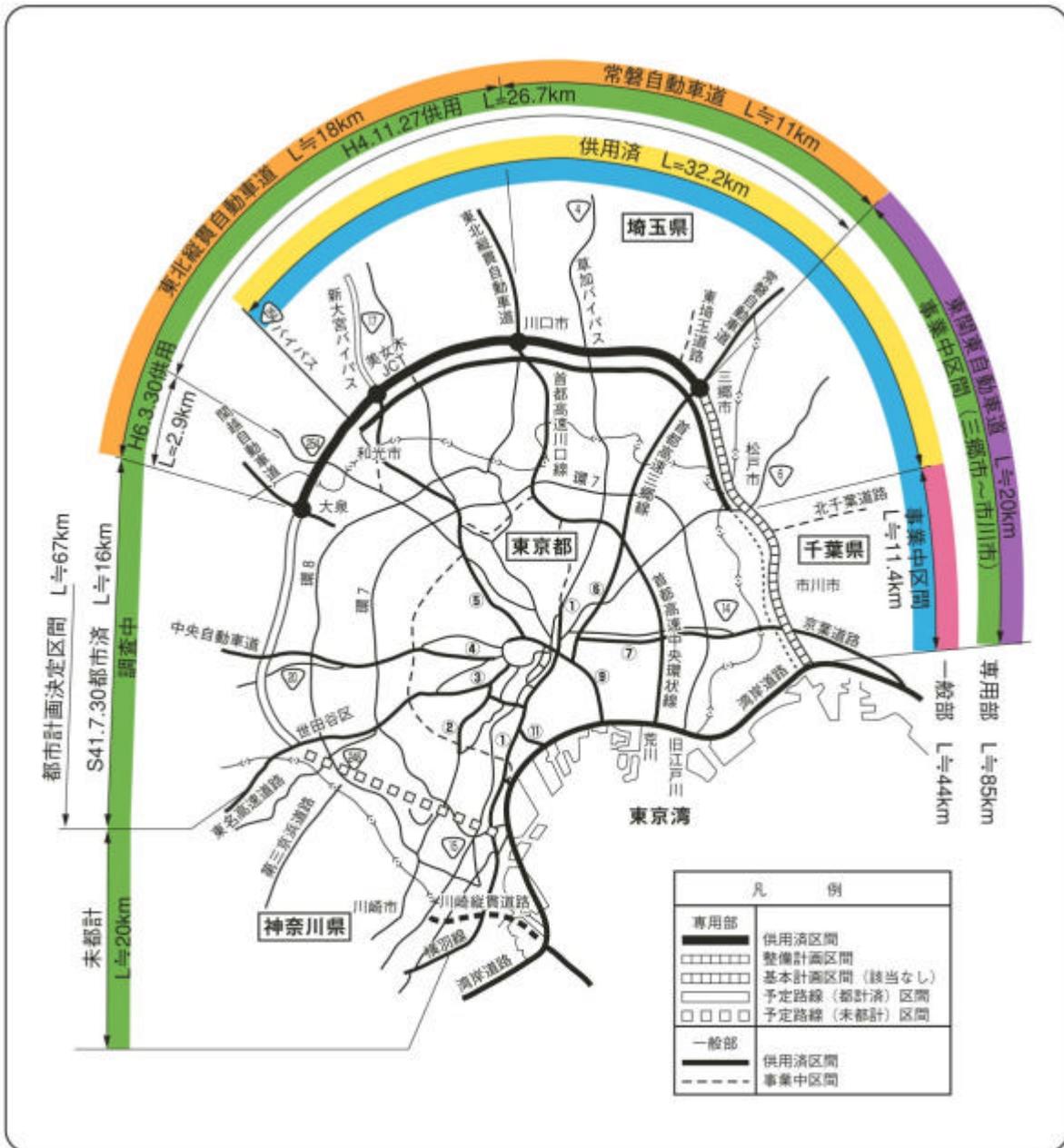


## 外環の経緯について

### 東京外かく環状道路（外環）の概要

1. 東京の中心から半径約15km圏を環状に結ぶ延長約85kmの道路。
2. 東北道や東名高速など放射状の高速道路を環状方向に結ぶことから、都心部渋滞の抜本的対策として迂回、分散効果が期待される。
3. 関越道～常磐道間は供用済み。常磐道～湾岸道間は事業推進中。



全体延長85km

	全 体	供用中	事業中
専用部	85km	29km	20km
一般部	44km	32km	12km

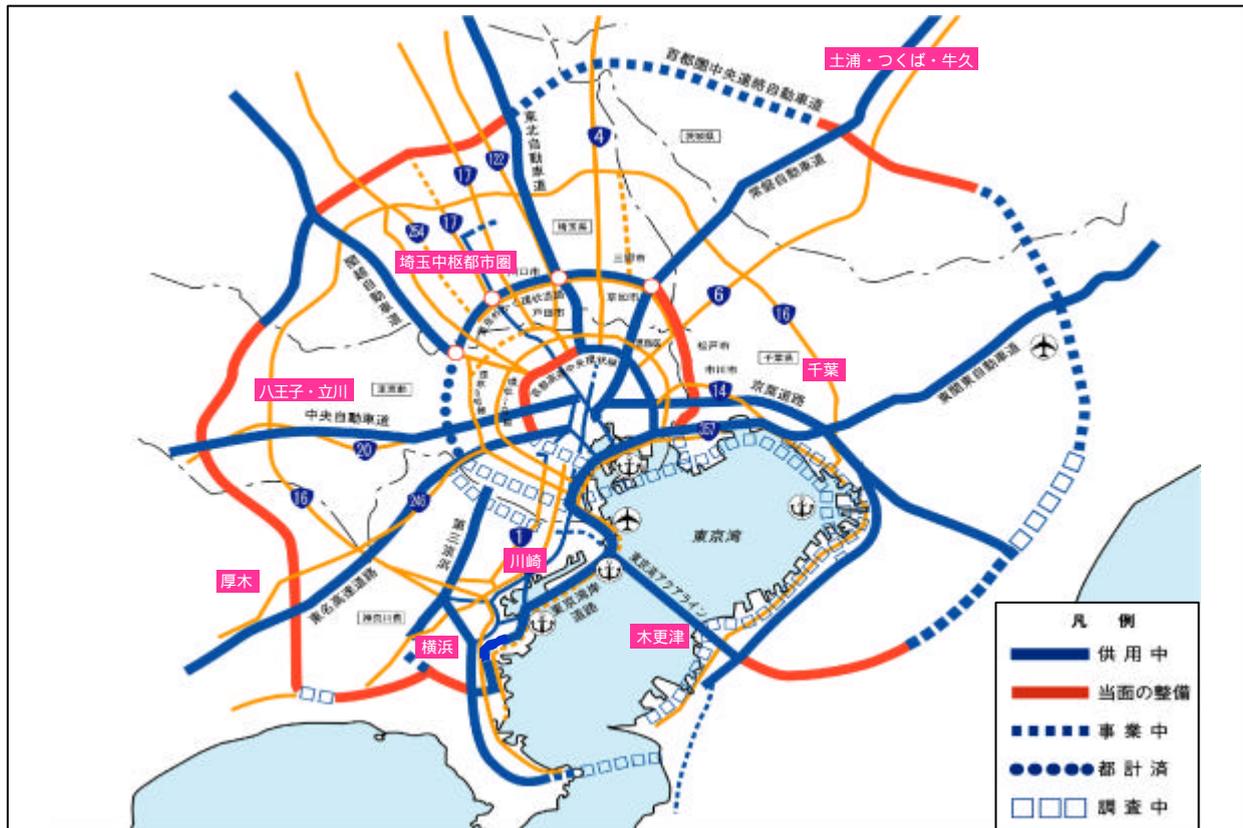
# 東京圏の高速道路ネットワーク(3環状9放射道路)

## 基本骨格となる3環状9放射

東京圏における分散型ネットワーク構造の基本的骨格となるのが“3環状9放射”です。これは「東名」「中央」「関越」「東北」「常磐」「東関道」の高速自動車国道と主要な一般国道からなる9本の放射方向道路と「首都高速中央環状線」「東京外かく環状道路」「首都圏中央連絡自動車道」の3つの環状道路からなるものです。環状道路はこれら放射方向自動車道路とリンクすることにより、道路間を自在に連結させ、交通の都心への分散導入等を図ると同時に、分散型ネットワーク構造へと誘導する中核的な役割を担っています。

平成12年12月現在

環状道路	首都高速中央環状線 (副都心環状)	東京外かく環状道路 (東京環状)	首都圏中央連絡自動車道 (首都圏環状)
概要	都心から約8kmの環状道路	都心から約15kmの環状道路	都心から約40～60kmの環状道路
延長	約46km [供用中:約20km] [事業中:約17km] [調査中:約9km]	約85km [供用中:約30km] [事業中:約20km] [調査中:約16km] [検討中:約20km]	約300km [供用中:約20km] [事業中:約248km] [調査中:約18km] [検討中:約20km]
車線数	4車線	4車線(一部6車線)	4車線(一部6車線)
連絡する都市地域及び拠点	副都心地域、ベイエリア	京浜・京葉工業地帯、内陸部の諸都市	横浜市・八王子市・つくば市など首都圏に広がる業務核都市
受け持つ交通	都心に関連する交通	東京都外縁部及び都内に関連する交通	首都圏及び全国に関連する交通、広域物流交通
主な機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新宿・渋谷・池袋など副都心、ベイエリアの連絡強化</li> <li>・羽田空港や東京湾等の国際ハブ機能施設へのアクセス向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大田区・世田谷区・練馬区・川口市・市川市等の23区外縁部の連絡強化</li> <li>・東京都区部等に関連する交通のバイパス機能及び分散導入機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・並行して走る国道16号などの一般交通や周辺街路の交通・環境等負荷の軽減</li> <li>・横浜港や成田空港から首都圏及び全国各地への物流の効率化を支援</li> </ul>



資料：国土交通省資料

東京圏の高速道路ネットワーク(3環状9放射道路)

# 都市再生プロジェクト（第二次決定）

〔平成13年8月28日〕  
都市再生本部 決定

## 大都市圏における環状道路体系の整備（東京圏）

東京圏において、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路及び中央環状線のいわゆる首都圏三環状道路等を整備

平成19年度までに暫定的な環状機能を確認

東京外かく環状道路（関越道～東名高速）については、都市計画の変更に向け、関係者間の調整を促進

東名高速以南における環状機能の早期確保に向け、計画を具体化

横浜環状線北側区間と東名高速との接続区間の都市計画を決定



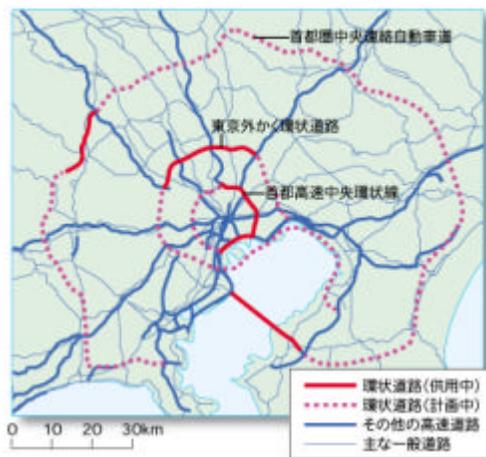
都市再生本部：「環境、防災、国際化等の観点から都市の再生を目指す21世紀型都市再生プロジェクトの推進や土地の有効利用等都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進する」ことを目的として、平成13年5月8日、内閣に設置された。（本部長：内閣総理大臣）

# 海外主要都市に劣る東京圏の環状道路

首都圏における環状道路の整備率は現在約 2割と海外主要都市に比べ著しく遅れている

【諸外国の主要都市の環状道路の整備状況】

東京圏



計画延長	518km
供用延長	105km
整備率	20%
人口: 2,942万人 人口密度: 3,690人/km <sup>2</sup>	

出典 国土交通省

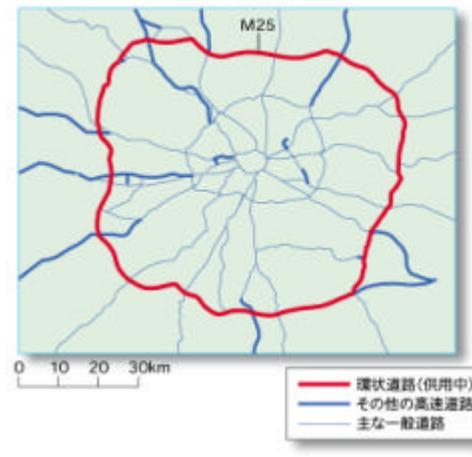
パリ



計画延長	320km
供用延長	236km
整備率	74%
人口: 852万人 人口密度: 4,442人/km <sup>2</sup>	

出典 パリ首都圏交通建設部

ロンドン



計画延長	187km
供用延長	187km
整備率	100%
人口: 874万人 人口密度: 2,137人/km <sup>2</sup>	

出典: イギリス交通省  
Transport Research Laboratory

ベルリン



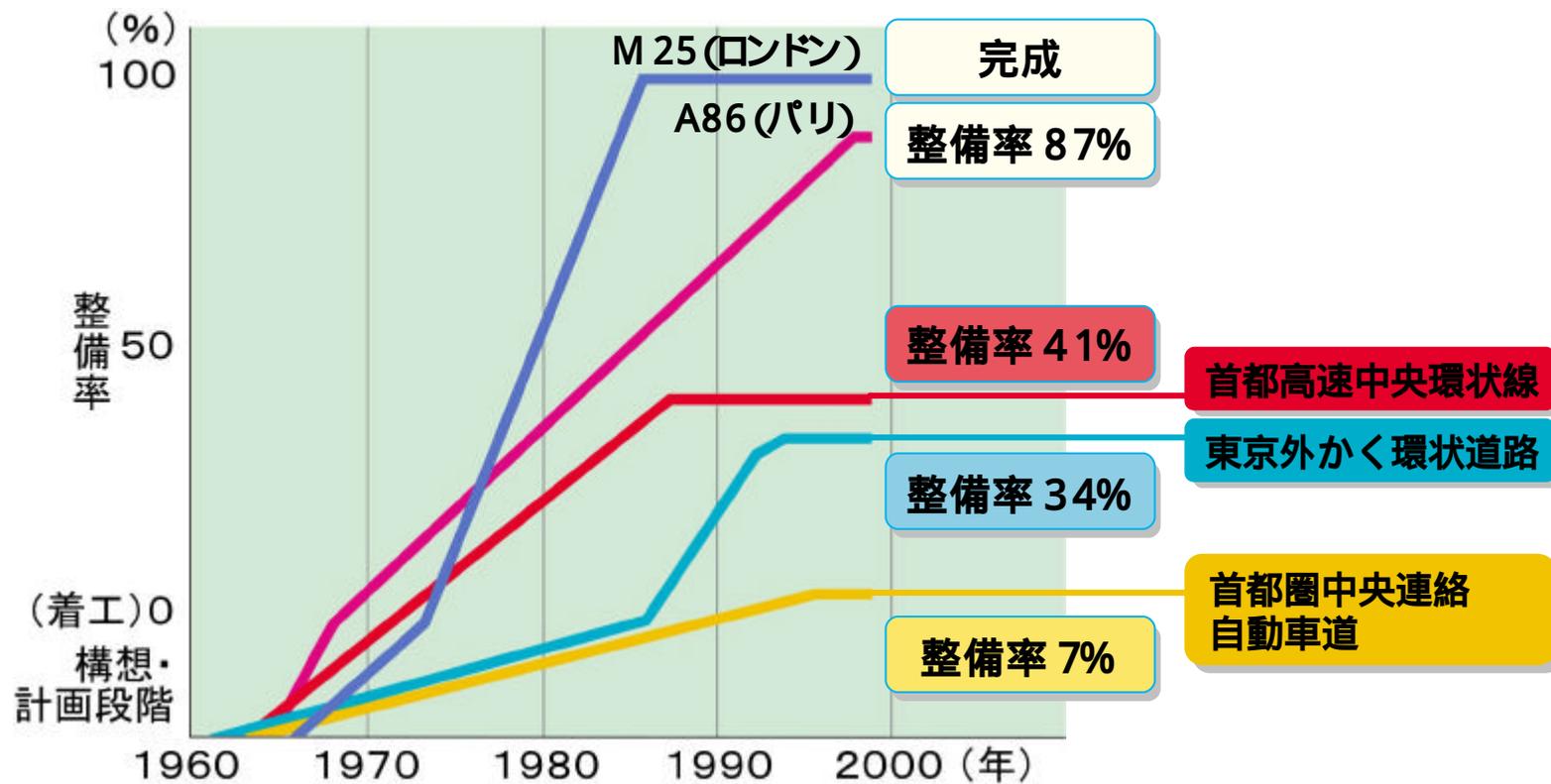
計画延長	222km
供用延長	213km
整備率	96%
人口: 405万人 人口密度: 1,425人/km <sup>2</sup>	

出典: ドイツ連邦交通省

人口・人口密度 概ね環状道路の内側

# 高速道路・環状道路の整備の経緯

海外と比べ進展遅い東京圏の環状道路



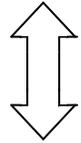
東京・ロンドン・パリ都市圏での環状道路の整備速度



# 東京外かく環状道路（関越道～常磐道）

## 【主な経緯】

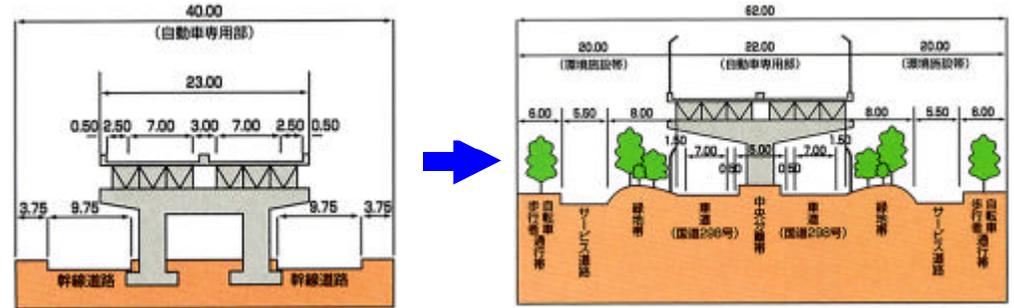
S 43年10月～S 44年 5月 都市計画決定告示  
S 46～48年 沿線市(和光、草加、八潮)で反対決議等



計画再検討に関する議論

S 60年10月 都市計画変更告示(埼玉県内)  
S 61年 1月 都市計画変更告示(大泉IC～都県境)  
S 61年1~3月 第27回国幹審の議を経て整備計画策定(練馬区～三郷市)  
H 4年11月 和光IC～三郷IC供用  
H 6年 3月 都県境～和光IC供用

埼玉区間は、当初、昭和43年に都市計画決定したが、地域の意向等を踏まえ、昭和60年に緑地帯を含む環境施設帯を設けた構造に都市計画を変更。



緑豊かな環境施設帯

## 【主な反対理由】

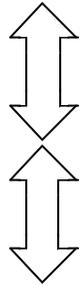
- ・ 地域分断
- ・ 騒音、排気ガス等による生活環境の破壊

# 東京外かく環状道路（常磐道～湾岸道）

## 【主な経緯】

S44年5月 都市計画決定告示

S46年6～7月 市川市・松戸市・千葉県議会で  
凍結再検討の請願採択



計画再検討に関する議論

地元市（松戸市・市川市）建設計画受入れ

H8年12月 都市計画変更告示（松戸市～市川市）  
第30回国幹審の議を経て整備計画  
策定（松戸市～市川市）

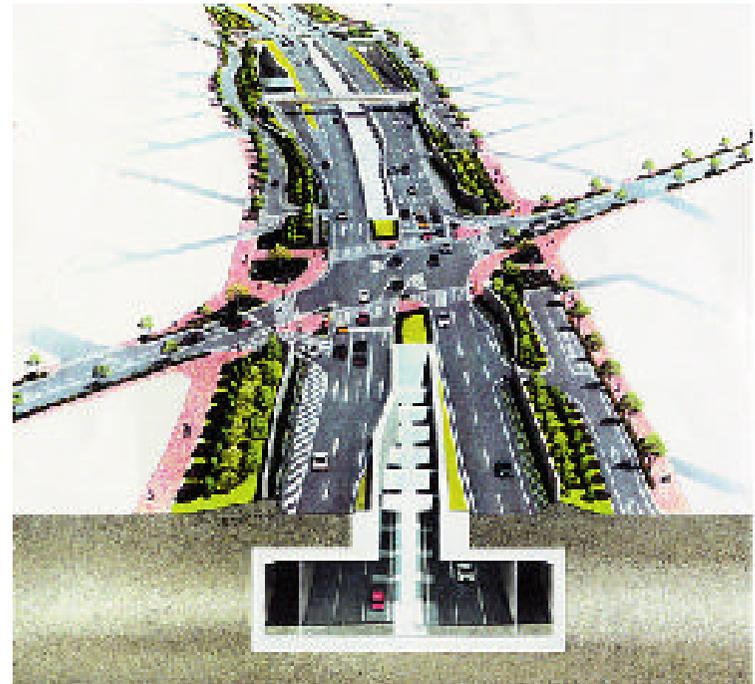
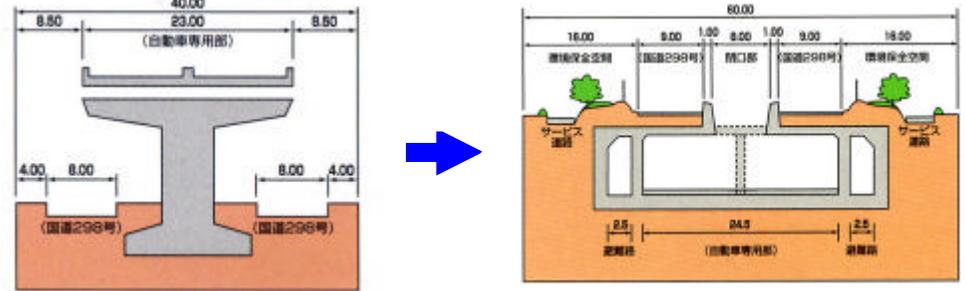
H10年7月 都市計画変更告示（葛飾区区間）

H10年12月 第31回国幹審の議を経て整備計画  
策定（三郷市～松戸市）

## 【主な反対理由】

- ・騒音、排気ガス等による生活環境の破壊
- ・市街地を縦断し、生活環境悪化

千葉県区間は、当初、昭和44年に都市計画決定したが、地域の意向等を踏まえ、平成8年に高架構造から環境施設帯を含む半地下構造に都市計画を変更。



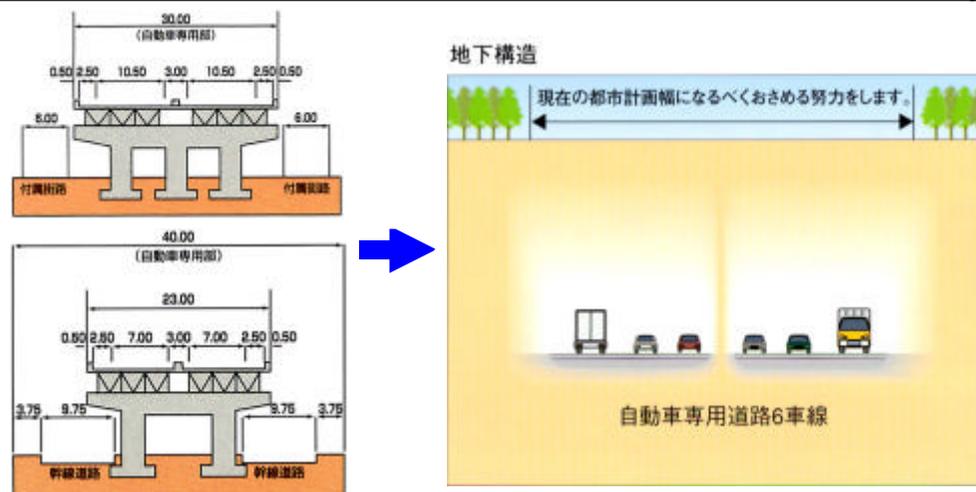
掘割部完成予想図

## 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）

### 【主な経緯】

- S 41年 7月 都市計画決定告示  
旧都市計画法による都市計画決定
- S 41～43年 沿線区市反対請願、再検討要望等
- S 43年 6月 都議会反対請願採択
- S 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。」旨の発言。
- H 6年 3月 大泉・和光区間開通式で都知事が地下構造についてコメント
- H 11年 10月 都知事現地視察
- H 12年 4月 住民団体との話し合い開始
- H 13年 1月 国土交通大臣が外環現地視察
- H 13年 4月 計画のたたき台を公表
- H 13年 5-6月 計画のたたき台についての地元説明会開催

関越道～東名高速区間は、当初、昭和41年に都市計画決定したが、地域の状況等を踏まえ、平成13年に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。



大泉 I C 付近上空から東名高速方面を望む

## 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の主要経緯

S 41年3月 ・外環計画が報道される

S 41年7月 ・都市計画決定告示（都県境～東名高速）  
旧都市計画法による都市計画決定

S 41年～43年 ・沿線区市反対請願、再検討要望等

S 43年6月 ・都議会反対請願採択

S 45年10月 9日・根本建設大臣の凍結発言  
（参議院建設委員会において、春日正一（共産）議員の質問に対して答弁）  
「地元と話し得る条件の整うまでは、強行すべきではない。その間に  
おいては、しばらく凍結せざるを得ない。」

H 6年 3月30日・大泉～和光区間開通式でのコメント  
鈴木都知事：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。

H 11年10月 6日・石原都知事外環現地視察（練馬区、武蔵野市）

H 11年12月 1日・第4回東京都議会定例会 石原都知事の所信表明  
「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  
地下化を基本として、計画の具体化に取り組んでいく」

H 12年 2月11日・首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路（外環）に関する  
～ 3月30日 アンケート調査実施

H 12年 4月28日・住民団体との話し合い開始（第2回：H12年7月，第3回：H12年11月）

H 13年 1月16日・扇大臣外環現地視察（三鷹市、武蔵野市）

H 13年 4月13日・計画のたたき台を公表

H 13年 5月24日・扇国土交通大臣が遺憾の意を表明  
（参議院国土交通委員会において、松谷蒼一郎（自民）議員の質問に対して答弁）  
「30年以上にわたり計画が放置され、地元の皆様にご不便をおかけした  
ことは大変遺憾である。」  
「原点に立ち戻って話し合いの場を設置したい。」

H 13年 5月25日・石原都知事が定例記者会見において遺憾の意を表明

H 13年 5月28日・計画のたたき台についての地元説明会開催（計10回）  
～6月13日

H 13年 6月18日・個別相談窓口の開設  
～7月30日（練馬区、杉並区、三鷹市、調布市、狛江市、世田谷区）

H 13年 8月 6日・住民団体との話し合い（第4回）

H 13年 9月28日・P I 外環協議会（仮称）準備会（第1回）開催  
（第2回：H13年10月29日）

H 13年10月31日・道路計画合意形成研究会提言  
（第1回：H13年9月14日、第2回：H13年10月2日）

## 地元団体との話し合い(住民側の主な主張)

### 【第1回】平成12年4月28日(金)

- ・外環反対連盟はいかなるルート、構造であってもこの地域に環状道路はいらない。
- ・都市計画決定の仕方に怒りを感じている。謝罪すべき。
- ・凍結中であることを確認したい。それ以下でも、それ以上でもない。
- ・東名以南の計画を示さない限り環状道路にならない。

### 【第2回】平成12年7月28日(金)

- ・白紙にしてから話し合うべき。
- ・第1回の住民側意見に対する国・都の回答の姿勢については一定の理解。但し、以下の課題は残っている。
  - 反省、過去の責任の明確化。
  - 白紙撤回、ゼロからの出発。
  - 凍結解除の言葉は軽々しく使ってほしくない。

### 【第3回】平成12年11月30日(木)

- ・大臣と知事に謝罪してほしい。
- ・P Iによるゼロからの議論に期待している。
- ・現在は凍結中であり、ルート・構造も決まっていないことをはっきりしておいてほしい。

### 【第4回】平成13年8月6日(木)

- ・過去に一方向的にやったことを深く認識してほしい。
- ・計画ありきのP Iはだめだ。ゼロも含めてP Iを行うべき
- ・住民の主張を理解するというなら、態度で示してほしい。
- ・住民と行政は対等であるべき。

### 話し合いメンバー

(地元団体) 都知事現地視察時(平成11年10月)に要望書等を提出した7団体

- ・外環道路反対連盟
- ・外環道路反対連盟練馬外環道路反対同盟
- ・上石神井商店街振興組合
- ・上石神井町会
- ・石神井住民の会
- ・上石神井住民の会
- ・上石神井3丁目外環を考える会

(行政) 関東地方整備局長 東京都都市計画局長 など

(オガ-パ-) 関係7区市(練馬区、杉並区、世田谷区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市)