

湾岸地域と北関東方面をつなぐ高谷JCT



平成4年頃



平成30年5月



第1章

首都圏を変える外環

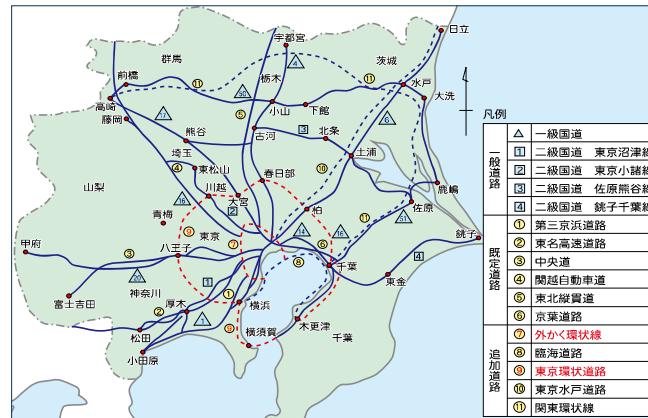
首都圏の交通環境をより良い方向へ変えるべく、昭和38年に構想された3環状の一つ、外環。当時は交通公害が社会問題化し、沿線各地からの反対によって一時的に事業が凍結されたこともありました。しかし、住環境に配慮した計画への見直しを行い、地域の方々の理解醸成を図りながら、現在まで整備が進められてきました。

本章では、構想から計画、整備の状況に至るまで、首都圏の交通の流れを“変える”こととなる外環について、紹介します。

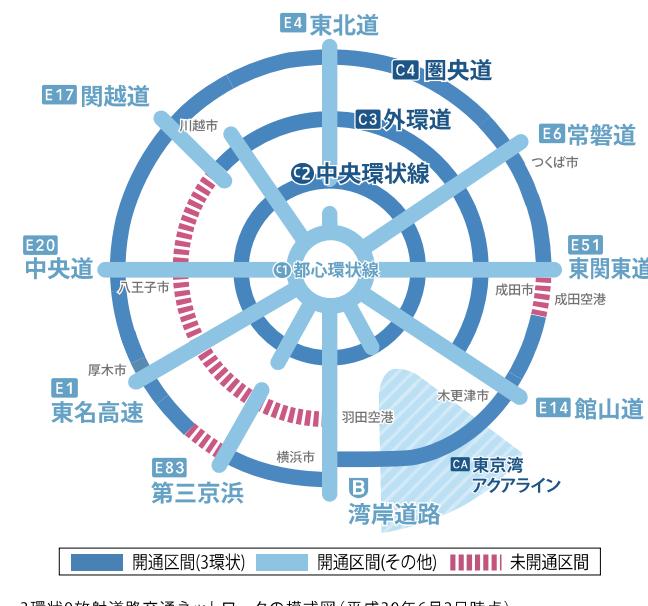
外環の構想・計画から事業凍結へ

首都圏の交通環境改善のために計画された外環

昭和30年代、高度経済成長期を迎えていた首都圏においては、モータリゼーションの進展に加え、人口や産業等が高密度に集積することによって交通が集中し、インフラ整備が立ち遅れていた首都圏の道路交通事情は悪化の一途をたどっていました。このような背景から、昭和38年、首都圏基本問題懇談会中間報告書にて「都市内交通体系」が発表され、首都圏の道路交通の骨格として、3環状9放射の道路交通ネットワークが計画されました。



都市間高速道路整備構想（昭和38年 首都圏基本問題懇談会中間報告書より）



3環状9放射道路交通ネットワークの模式図（平成30年6月2日時点）

外環は、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道等の都心部からの放射道路を相互に連絡し、都心方向に集中する交通を分散させるとともに、都心部の通過交通を迂回させるバイパス機能を担い、都心部の渋滞緩和等、首都圏の交通環境を改善するために計画されました。

地域からの反対によって事業凍結へ

外環は、構想から3年後の昭和41年より、順次、都市計画決定がなされました。しかし、当時はモータリゼーションの進展によって騒音・振動・排気ガス等による交通公害が社会問題化し、そのような情勢を背景として、沿線各地では激しい反対運動が展開されていました。こうした状況を受け、当時の建設大臣は、昭和45年10月に東京都区間、昭和48年3月に千葉県区間の事業凍結を明言し、沿線地域の理解釈成に向けて事業の再検討が行われることとなりました。



モータリゼーションの進展による道路交通問題の顕在化（昭和35年）



沿線地域の反対運動が高まったことを受け、当時の千葉県市川市では建設反対の決議がなされ、国に計画撤回の要望が出された。

（出典：昭和50年12月20日発行 広報いちかわ）

外環の構想・計画から都市計画決定までのあゆみ

昭和35年8月～12月	建設省、首都圏整備委員会、関係都県より外環のルートが提案される。
昭和36年4月	建設省関東地方建設局が、提案されたルートの検討・調査を開始。
昭和37年12月	首都圏基本計画（昭和33年7月）が一部改訂され、外環が重要連絡幹線道路整備計画の調査路線として定められる。
昭和38年	首都圏基本問題懇談会中間報告書にて「都市内交通体系」を発表。
昭和40年1月29日	新道路整備5箇年計画（4兆1千億円）が閣議決定。内、外環は250億円を計上。
昭和41年6月	東名高速～埼玉県境間を都市計画決定（外環としては初）。
昭和43年8月	戸田～草加間を都市計画決定。
昭和44年4月	草加～市川間を都市計画決定。
昭和44年12月4日	埼玉県戸田市（新大宮バイパス）～千葉県市川市（東京湾岸道路）間延長41.3kmの一般部について、一般国道298号として路線指定。

外環の事業凍結までのあゆみ

昭和41年6月	東京都調布市長、武蔵野市長、三鷹市長から建設大臣に対し、外環の事業を再検討するよう要望が出される。
昭和43年6月	東京都議会が、建設反対の請願を採択。
昭和45年10月	参議院建設委員会において、大臣が「地元と話し得る条件の整うまでは、これを強行すべきではない。しばらく凍結せざるを得ない」と表明。
昭和46年6月25日	千葉県市川市議会が、凍結・再検討の請願を採択。
昭和46年7月1日	千葉県松戸市議会が、凍結・再検討の請願を採択。
昭和46年7月13日	千葉県議会が、凍結・再検討の請願を採択。
昭和46年9月	埼玉県和光市議会が外環通過の反対決議、草加市議会が凍結・再検討を要する請願を採択。
昭和48年3月	衆議院建設委員会において、大臣が「外環の建設計画について、県、市、住民が反対ということであれば、一時やめるべきだ」と表明。
昭和48年5月30日	埼玉県八潮市議会が、住民から提出された外環の凍結・再検討の請願を採択。

再検討を経て刷新された計画

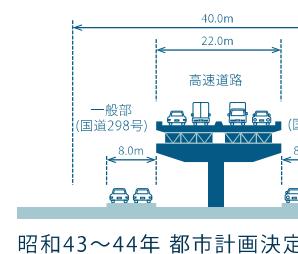
沿線の住環境に配慮した計画への見直し

事業凍結後、国では、各種委員会や協議会等の場を設け、沿線地域の住民や自治体等にご理解いただくための取り組みを行うとともに、集まった要望や意見を基に、沿線の住環境に配慮した計画への見直し案を作成しました。その後、沿線地域に見直し案を受け入れいただき、順次、都市計画変更を行いました。

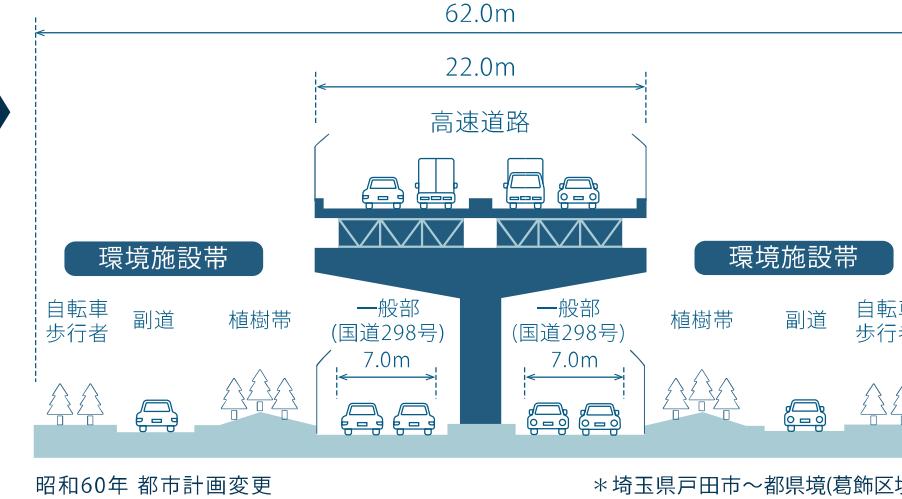
都市計画変更
昭和60年
埼玉県区間

全国に先駆けて計画された環境施設帯

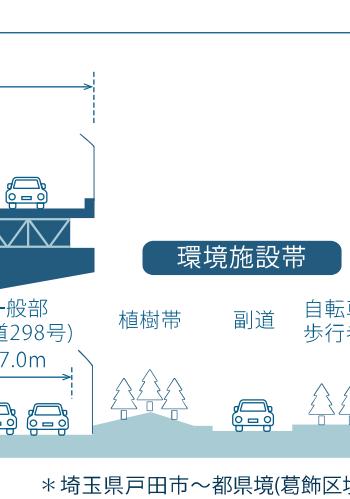
国では、沿線の住環境に配慮するため、昭和49年に定められた「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準」に基づき、環境施設帯を盛り込んだ計画案を作成しました。その後、沿線自治体への計画案の受け入れを経て、昭和60年に都市計画変更を行いました。



昭和43～44年 都市計画決定



昭和60年 都市計画変更



* 埼玉県戸田市～都県境(葛飾区境)

COLUMN 道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準

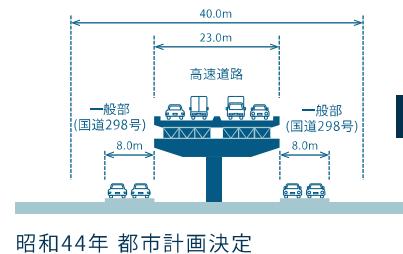
この基準は、昭和49年、幹線道路周辺の生活環境保全を目的に定められたもので、4車線以上の幹線道路については、植樹帯や遮音壁等を設置した、いわゆる「環境施設帯」を、車道端から10m～20mの幅で設置することとされました。外環にもこの基準が適用され、計画が見直されました。



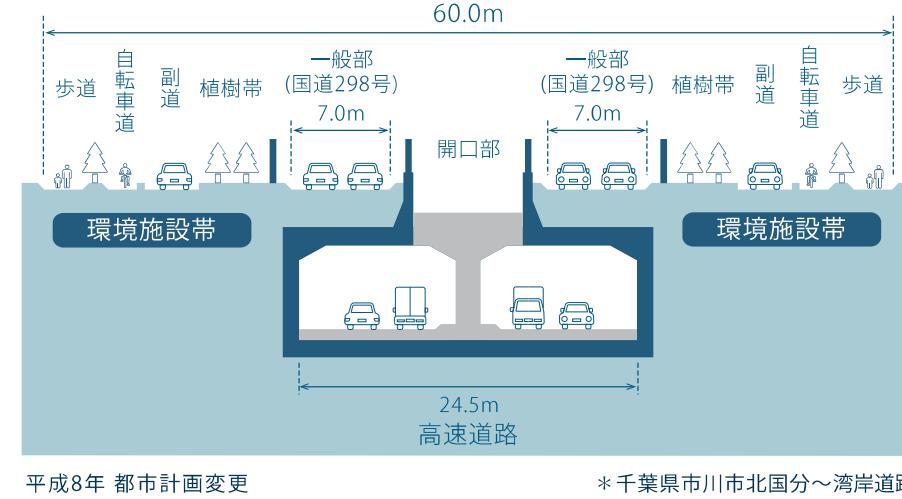
都市計画変更
平成8年
千葉県区間

地域からの要望を踏まえて高架から半地下構造へ

国では、沿道の環境保全を図ることや、うるおいのある緑豊かな空間を創出すること等を基本事項として構造の再検討を行い、高架構造から半地下構造へ計画を変更することとしました。その後、沿線自治体への計画案の受け入れを経て、平成8年に都市計画変更を行いました。



昭和44年 都市計画決定



平成8年 都市計画変更

* 千葉県市川市北国分～湾岸道路

COLUMN モデル道路による地元の理解醸成

埼玉県区間では、全国に先駆けて、植樹帯、副道、自転車道、歩道等からなる環境施設帯の設置を道路計画に位置付けた見直し案を作成し、沿線地域の方々にその特徴等を体験していただくための「モデル道路」を、昭和51年度に埼玉県川口市の安行地区に整備しました。

その後、モデル道路は、昭和53年に戸田市美女木地区、昭和58年に浦和市(現さいたま市)辻地区にも整備され、沿線地域の方々の理解醸成を図りました。

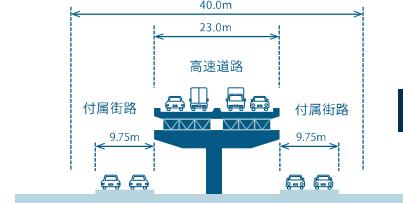


川口市安行地区的モデル道路

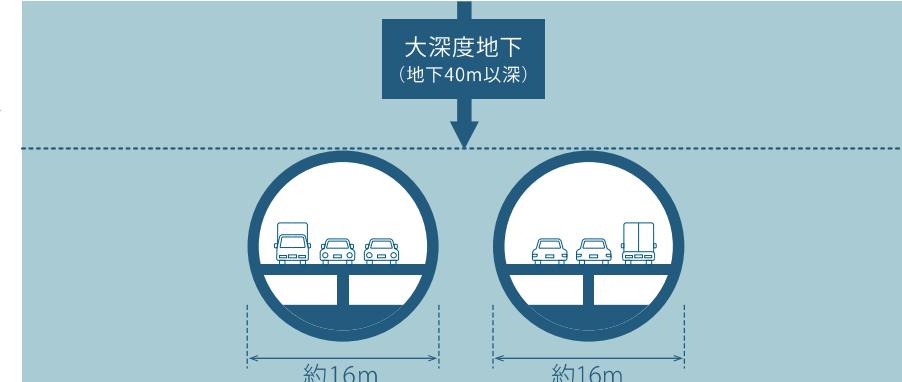
都市計画変更
平成19年
東京都区間

大深度地下の活用を前提とした構造で市街地への影響を軽減

平成11年、東京都知事が「地球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て計画の具体化について取り組む」ことを表明し、翌年には、地元団体との話し合いを開始しました。平成19年には、当初の高架構造からトンネル構造へ都市計画変更を行いました。



昭和41年 都市計画決定



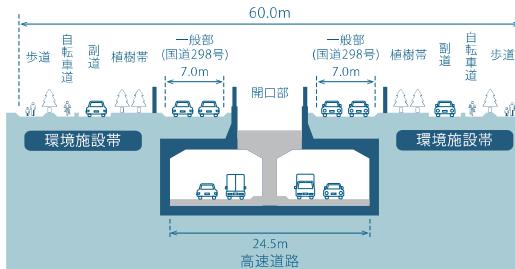
平成19年 都市計画変更

* 関越道～中央道

住環境に配慮した外環の整備

掘割スリットが特徴的な半地下構造

千葉県区間では、都市部、人口密集地を通過することから、沿線住戸等への騒音や排ガスの影響を低減するため、高速道路を半地下に収容する掘割スリット構造を採用しました。



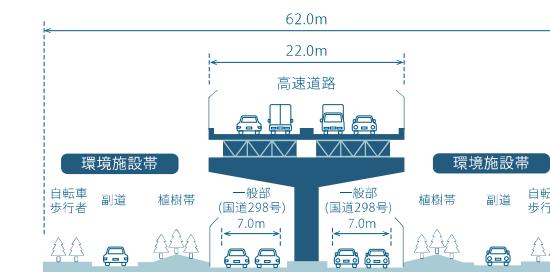
掘割スリット内部に収容された高速道路(千葉県市川市) 平成29年7月撮影



掘割スリット上部に整備された国道298号(千葉県市川市) 平成29年10月撮影

グリーンベルトを形成する環境施設帯

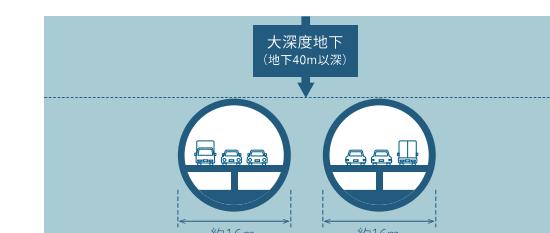
埼玉県区間では、沿線地域の住環境を保全するための緩衝帯を道路用地として取得し、遮音壁、植樹帯等からなる環境施設帯を整備しました。開通から20年以上が経過し、現在は、成長した木々が新たなグリーンベルトを形成しています。



グリーンベルトを形成する環境施設帯(埼玉県草加市) 平成30年7月撮影

大深度地下方式により整備が進む外環

東京都区間では、大深度地下方式を採用することにより、住宅等が密集する市街地への影響を軽減する構造としました。道路交通ネットワークの完成に向け、現在も整備が進められています。



東名JCT(仮称)付近のトンネル内の整備状況(東京都世田谷区) 平成29年11月撮影

貴重な自然環境を保全するための取り組み (千葉県市川市)

クロマツの保全

千葉県市川市のシンボルとなっているクロマツ並木については、外環の建設によって消失する箇所の樹木移植や、種子から育てた苗を植樹するなどの保全活動を実施しました。



専門家指導による地元小学生の植樹活動



クロマツ並木

小塚山地区の緑地保全

住宅開発が進む市川市北国分地区には、貴重な緑地である「小塚山公園」があり、この緑地を保全するため、高速道路部だけではなく、国道298号もトンネル構造としました。また、工事の支障となる樹木については、一旦別の場所に移植し、工事完了後に元の場所へ再移植する対策を実施することで、当公園由来の樹木をできる限り保全することとしました。



移植される樹木



小塚山公園 平成30年5月22日撮影