

東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方 - 計画の具体化に向けて -

国土交通省
東京都

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）（以下、「外環」という。）について、平成13年に「計画のたたき台」、平成15年に「方針」を公表し、P I外環沿線協議会等様々な場を活用して、幅広く意見を聴きながら、その必要性等の検討を行ってきた。

今般、これまでの検討を踏まえ、外環の整備による首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等から、沿線地域をはじめ首都圏全体として、外環の必要性は高いと判断し、計画の具体化に向けた考え方をとりまとめた。

本線

外環本線は、現在の都市計画の位置を基本として、極力、大深度地下を活用し、既存の高速道路（関越道、中央道、東名高速）とはジャンクションで接続する案とする。

インターチェンジ（出入口）

外環本線と同時に整備するインターチェンジについては、周辺の交通状況や利便性、地元の意向等を踏まえ、目白通り、青梅街道及び東八道路の3箇所にインターチェンジを設置し、国道20号及び世田谷通りにはインターチェンジを設置しない案とする。

- ・目白通りインターチェンジ（仮称）：大泉ジャンクションとの一体構造
- ・青梅街道インターチェンジ（仮称）：練馬区内に関越道方向へ出入り可能な構造
- ・東八道路インターチェンジ（仮称）：中央ジャンクション（仮称）との一体構造
（中央道への乗り降り可能な構造）

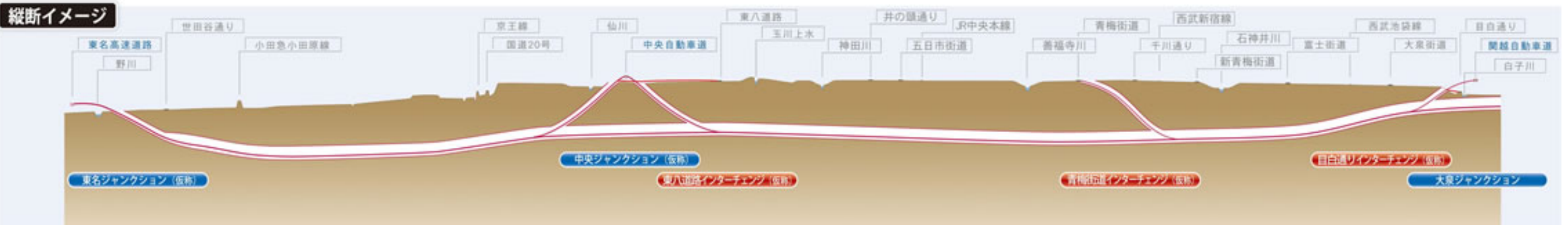
今後、この考え方について沿線自治体等の意見を聴きながら、早期に計画を具体化し、外環整備に伴う環境への影響や、環境対策について検討を行っていく。

また、外環に関連する沿線のまちづくりや周辺道路の整備等についても、沿線自治体とともに検討を進めていく。

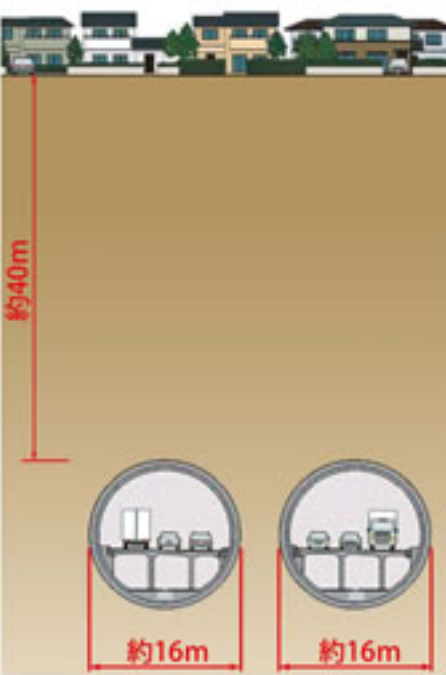
東京外かく環状道路(関越道~東名高速間)についての考え方



※外環の位置・範囲は、現在の都市計画を基本に目安として示しています。



大深度区間のイメージ



東八道路インターチェンジ (仮称)

中央ジャンクション(仮称)との一体構造
 (中央道への乗り降り可能な構造)



<出入り方向>
 東八道路の南側出入口を利用し、関越道、東名高速方向及び中央道へ行き来することができます。

<凡例>
 東八道路から外環・中央道への入口
 外環・中央道から東八道路への出口

青梅街道インターチェンジ (仮称)

練馬区内に関越道方向へ出入り可能な構造



<出入り方向>
 青梅街道の北側出入口を利用し、関越道方向へ行き来することができます。

<凡例>
 青梅街道から外環への入口
 外環から青梅街道への出口

目白通りインターチェンジ (仮称)

大泉ジャンクションとの一体構造



<出入り方向>
 目白通りの南側出入口を利用し、中央道、東名高速方向へ行き来することができます。

<凡例>
 目白通りから外環への入口
 外環から目白通りへの出口