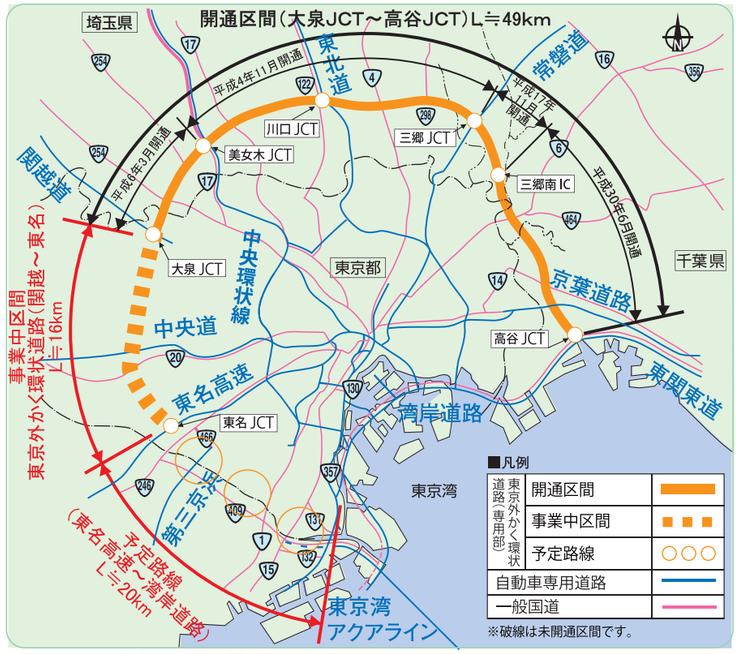
東京外かく環状道路（関越～東名）の計画

東京外かく環状道路の全体計画

全体計画と幹線道路網図

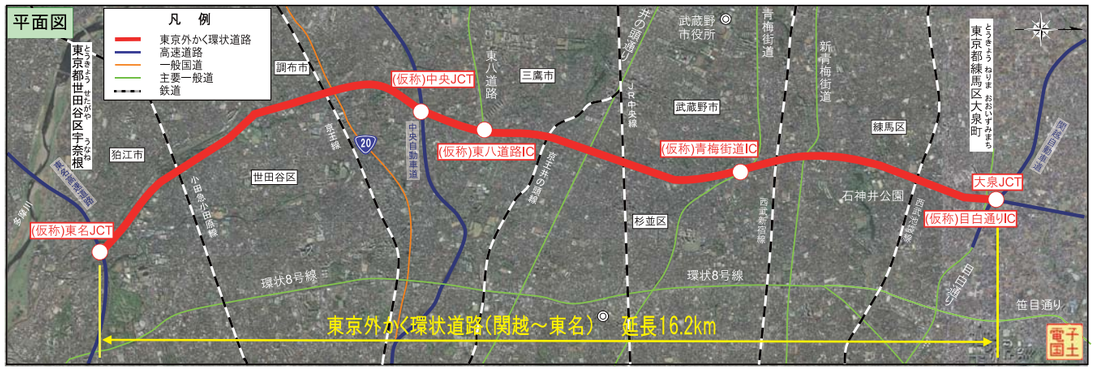


［JCT・ICは仮称・開通区間は除く］

東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。
関越道から東名高速までの約16kmについては、平成21年度に事業化、平成24年4月には、東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）に対して有料事業許可がなされ、国土交通省と共同して事業を進めています。

東京外かく環状道路（関越～東名）周辺における地域特性

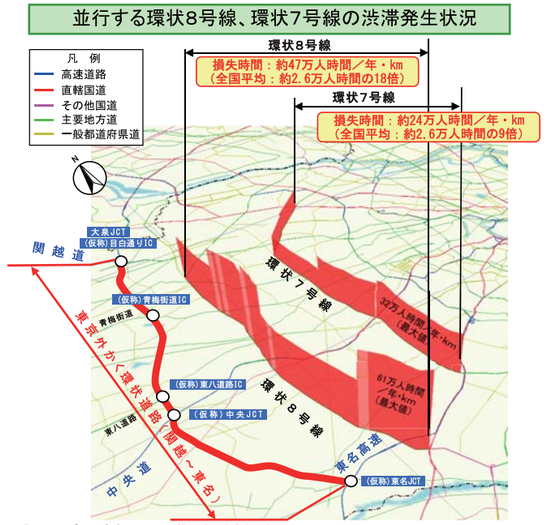
東京外かく環状道路（関越～東名）は、練馬区、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、世田谷区の住宅等が密集する市街地を通過する道路であることから、地上への影響を軽減することを目的として、大深度地下方式にて事業を進めています。
そのため、極力地下40m以深に建設するトンネル構造（シールドトンネル）を基本としており、本線とランプの接合部は地中における非開削構造として計画しています。
なお、東京外かく環状道路（関越～東名）では、構想段階からPI(パブリック・インボルブメント)方式を活用し、広く意見をお聴きしながら検討を進めています。



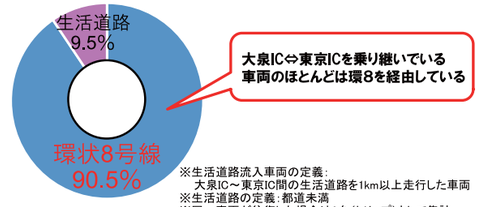
周辺道路の交通状況

関越道（大泉IC）と東名高速（東京IC）を乗り継ぎしている交通の約9割は環状8号線を利用しており、東京外かく環状道路（関越～東名）に並行する環状8号線の損失時間は約47万人時間/年・km（全国平均の約18倍）、環状７号線の損失時間は約24万人時間/年・km（全国平均の約9倍）となっています。
また、環状8号線を利用する車両の約1割が生活道路に流入しており、生活道路の交通事故は都内の市区町村道と比較して5倍～11倍と高い状況になっています。

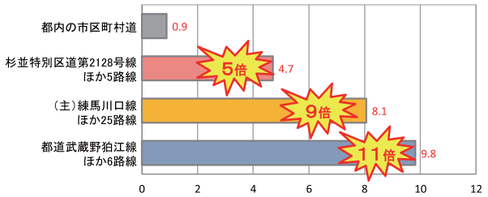
並行する環状8号線、環状7号線の渋滞発生状況



出典：民間プローブデータ（H26）損失時間を高さで表示



生活道路における交通事故の発生率(件/km・年)

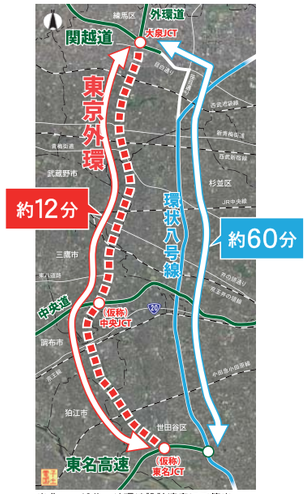


出典：「交通事故発生マップ」警視庁HP　平成26年
「交通事故統計年報」財団法人交通事故統合分析センター　平成25年版
「道路統計年報」国土交通省　平成26年

整備効果（所要時間の短縮及び観光や物流の効率化への寄与）

東京外かく環状道路（関越～東名）の開通によって、羽田空港からのアクセスなど、所用時間短縮や定時性向上が期待されます。また、観光アクセスの向上や物流の効率化、民間企業の立地促進などにより、首都圏全体の生産性向上にも寄与します。

所要時間の短縮



出典：　12分：外環は設計速度にて算出
60分：H22交通センサスにおける混雑時平均旅行速度にて算出

関越方面の観光地への羽田空港アクセス

出典：google map により 羽田空港からの距離・時間をそれぞれ計測

企業の声

①空港アクセス
（東京空港交通：リムジンバス）

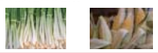
首都高速は片側２車線で60km/hであるが、外環は片側３車線あれば事故時の容量低下が軽減でき、さらに速度も80km/hであれば所要時間短縮効果が大いに期待できる。

②食品流通
（国分グループ本社：埼玉県三郷市）

弁当や総菜など食品卸の配送は定時性が重要で、当センターでは、高速道路の有効利用が必要不可欠。

③農産物輸送
（東京荏原ベジフル：世田谷市場）

青果物の輸送は時間が最重要。道路ができて、山梨のとうもろこしなどが、収穫当日に売場に出せれば、朝もぎという付加価値で、新たなビジネスの可能性もある。産地にも消費者にも魅力。



出典：平成27年度ヒアリング調査
（東京外かく環状国道事務所調べ）