

# 東京外かく環状道路の概要

## 全体計画

### ■全体計画と幹線道路網図

東京外かく環状道路（以下「外環」という。）は、都心から約15km圏に位置し、首都圏から放射状に伸びる高速自動車国道等を相互に連絡する延長約85kmの道路です。この道路は、都心方向に集中する交通を円滑に分散導入し、都心に起終点をもたない交通をバイパスさせることなどにより、首都圏や沿線地域における交通混雑の緩和、安全かつ円滑な交通の確保、防災機能の向上等を図ることを目的としています。

現在までに、関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmが開通し、三郷南ICから東関東道までの約16km及び、関越道から東名高速までの約16kmが事業中で、東名高速から湾岸道路までの約20kmについては予定路線に位置付けられています。

外環（関越～東名）は、関越道、中央道、東名高速を結ぶ区間で、平成19年4月に、都市計画を高架方式から地下方式に変更し、平成21年5月に事業化しました。また、平成24年4月に東日本高速道路(株)及び中日本高速道路(株)に対して有料道路事業の許可がなされ、国土交通省、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)が共同で事業を進めています。



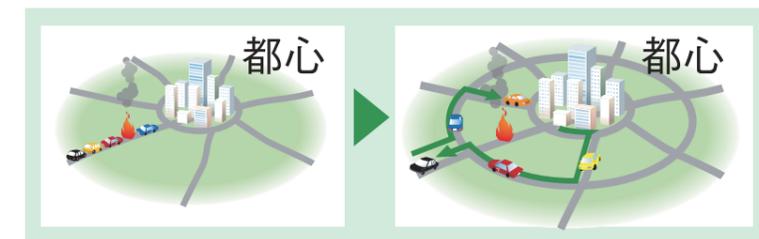
IC名、JCT名は仮称（開通区間は除く）

### ■外環（関越～東名）の主な整備効果

関越道～東名高速間が約12分で接続されることにより所要時間の大幅な短縮が見込まれ、目的地までのスムーズな移動が可能となります。

また、関越道、中央道、東名高速が外環で相互に連絡されるため、災害や事故などにより一部区間の不通が生じた際にも、速やかに移動することが可能となるなど、災害時の広域交通ネットワークが強化されます。

### ■災害時の迂回機能



### ■所要時間の短縮



## 外環（関越～東名）の経緯

- 昭和41年 7月 ・ 都市計画決定（高架方式）
- 昭和45年10月 ・ 建設大臣が「地元と話得る条件の整うまでは強行すべきではない。」旨の発言（いわゆる凍結発言）
- 平成13年 4月 ・ 現計画を地下構造に変更する「計画のたたき台」を公表
- 平成15年 3月 ・ 国と東京都が「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針」を公表
- 平成15年 7月 ・ 「環境影響評価方法書」を公告
- 平成17年 9月 ・ 国と東京都が「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」を公表
- 平成17年10月 ・ 「計画概念図」を公表
- 平成18年 2月 ・ 「環境への影響と保全対策」を公表
- 平成18年 6月 ・ 「都市計画案・環境影響評価準備書」公告及び説明会を開催
- 平成19年 4月 ・ 都市計画変更決定（地下方式）
- 平成19年12月 ・ 基本計画決定
- 平成21年 4月 ・ 「対応の方針」とりまとめ
- 平成21年 5月 ・ 整備計画決定
  - ・ 事業化
- 平成24年 4月 ・ 東日本高速道路(株)・中日本高速道路(株)に対する有料道路事業許可
- 平成26年 3月 ・ 大深度地下使用の認可
  - ・ 都市計画事業承認及び認可

## 外環（関越～東名）の都市計画の概要（現在）

路線名	都市高速道路外郭環状線
延長	約16km
幅員	40～93m
道路の区分	第2種第1級（自動車専用道路）
車線数	6車線
設計速度	80km/時
出入口	3箇所 東八道路インターチェンジ（仮称） 青梅街道インターチェンジ（仮称） 目白通りインターチェンジ（仮称）
構造形式	地下式