

東京外かく環状道路について

道路・交通計画部

～目次～

1	東京外かく環状道路の概要	
(1)	首都圏における道路交通ネットワーク	1
(2)	都市計画の概要（平成19年4月・平成27年3月都市計画変更決定）	2～8
①	東京外かく環状道路（関越～東名）の計画概要	2
②	世田谷区内の都市計画線（延長約3km）	3～7
③	東名ジャンクション・中央ジャンクション 完成イメージ	8
(3)	基本計画・整備計画について	9～10
①	基本計画（平成19年12月決定）	9
②	整備計画（平成21年5月決定）	9～10
2	これまでの動向	
(1)	主な経緯	11～12
(2)	事業化までの国、都の方針等について	13～14
①	平成15年3月14日公表「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について」	13
②	平成17年9月16日公表「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方ー計画の具体化についてー」	14
(3)	パブリック・インボルブメント（PI）	14～16
①	PI外環沿線協議会	14
②	PI外環沿線会議	15
③	オープンハウス（事業化前）・意見を聴く会	15
④	住民アンケート（国土交通省・東京都実施）	15
⑤	地域課題検討会	16
(4)	事業化後の地元説明会等	17～21
①	事業説明	17
②	個別説明	17～19
③	オープンハウス	19～21
(5)	「対応の方針」	21～22
①	経過	21
②	「対応の方針」の構成	21
③	今後の予定	22
(6)	区への対応（要望事項等）	22～25
①	熊本前区長	22～24
②	保坂区長	24～25

(7)	環境影響評価に係る経緯	25～26
①	世田谷区内現地環境調査の項目	26
②	経緯	26
(8)	生活再建救済制度（平成16年11月～平成21年8月）	26
3	事業の進捗状況	
(1)	事業進捗率	27
(2)	用地取得率	27
(3)	本線シールドトンネルの施工状況	27～28
(4)	東名ジャンクション地域の施工状況	28
(5)	中央ジャンクション地域の施工状況	28
4	区の取り組み	
(1)	世田谷区東京外かく環状道路地域連絡会	29
①	東名ジャンクション周辺地域	29
②	中央ジャンクション周辺地域	29
(2)	ジャンクション周辺地区の街づくり	29～30
①	東名ジャンクション周辺地域	29～30
②	中央ジャンクション周辺地域	30
(3)	東名ジャンクション換気塔色彩デザインコンクール	30
5	埋蔵文化財	
(1)	埋蔵文化財の調査状況	31
(2)	殿山横穴墓群の活用	31
①	調査の状況等	31
②	外環事業者による記者発表	31
③	「東名ジャンクション」殿山横穴墓群に関する活用検討会	32
6	東名以南（東京外かく環状道路〔東名高速～湾岸道路間〕）	
(1)	経緯	33
(2)	東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会	33～35
①	第1回 平成28年2月10日	33
②	第2回 平成29年7月26日	33～34
③	第3回 平成29年12月22日	34～35
④	第4回 平成30年5月16日	35
⑤	第5回 令和元年6月26日	35
(3)	東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）周辺自治体意見交換会	35～36
①	第1回 平成30年6月28日	35
②	第2回 平成30年8月23日	35～36
③	第3回 令和元年7月25日	36

7	用語集	
(1)	道路構造	37
(2)	環境	38
(3)	制度	38
(4)	組織	39
8	参考資料	40~44

1 東京外かく環状道路の概要

(1) 首都圏における道路交通ネットワーク

東京外かく環状道路は、都心から約15km圏を環状方向に結ぶ延長約85kmの自動車専用道路で、放射方向の広域幹線道路を相互に連絡して、都心に集中する交通や通過する交通を分散・バイパスさせる役割を果たす環状道路です。

現在、東京圏では人・物が東京に一極集中する構造となっており、放射方向の広域幹線道路の整備に比べ、環状方向の幹線道路の整備が遅れていることから、都心部を中心に交通渋滞が慢性化しています。

この交通渋滞の発生は、都市活動の低下や東京における経済の高コスト、交通環境等に影響を及ぼしています。また、交通が集中する幹線道路の沿道環境については、依然として深刻な状況となっています。

このため、都心への人口の集中と都市機能の集積に伴い発生する交通を迂回・分散させる環状方向の道路ネットワークの整備が必要不可欠となっています。

また、都市機能の向上を図るため、現状の経済・社会活動を維持しながら都市構造の再編が進められており、都市構造の再編に伴い周辺地域との広域的な地域連携を強化するうえでも環状道路の整備が緊急の課題となっています。

計画路線の整備により、日本の大動脈である東名高速道路と東北自動車道、常磐自動車道等の各放射幹線道路が連絡されることから広域的な機能分担が図られ、幹線道路では交通の分散による交通渋滞の緩和、移動や輸送の時間短縮や沿道環境の改善に寄与します。

また、周辺地域においては、環状八号線等において、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、生活道路における交通事故の減少による安全性の向上等の効果が期待されます。

※ 環境影響評価書

都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）事業
平成19年3月 東京都

第4章 都市計画対象道路事業の目的及び内容 から抜粋

●東京外かく環状道路

「埼玉区間」	関越道～三郷南 C	約34km	開通（平成17年11月）
「千葉区間」	三郷南 C～東関東道	約16km	開通（平成30年6月）
「東京区間」	関越道～東名高速	約16km	事業中（平成21年5月整備計画決定）
「東名以南」	東名高速～湾岸道路	約20km	予定路線 調査中

●3環状9放射ネットワーク構想

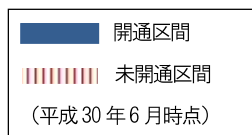


○中央環状線

位置：都心から半径約8km
総延長：約47km
開通状況：全線開通（平成27年3月）

○圏央道

位置：都心から半径約40～60km
総延長：約300km
開通状況：約270km



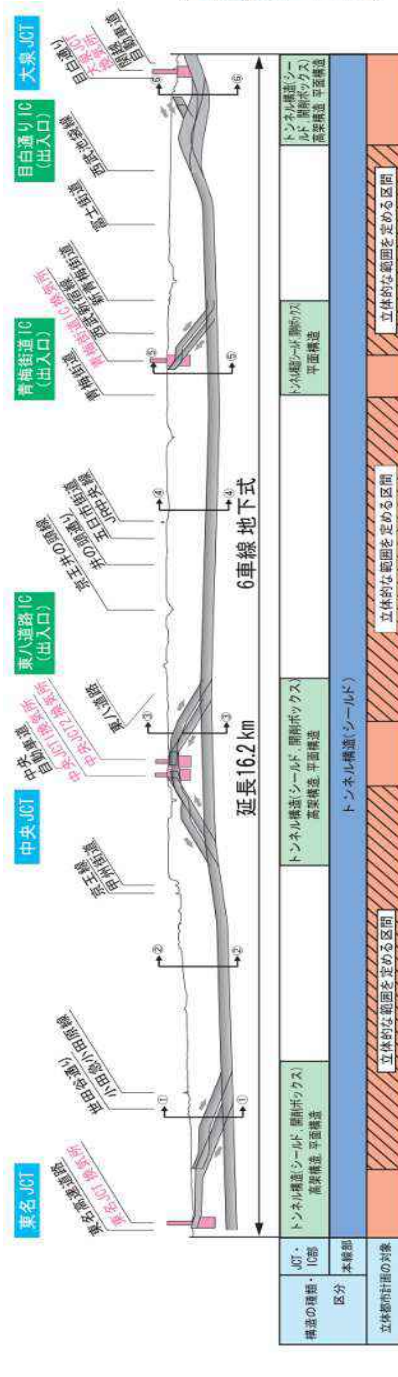
※ 国土交通省関東地方整備局HPより抜粋

(2) 都市計画の概要 (平成19年4月都市計画変更決定・平成27年3月都市計画変更決定)

①東京外かく環状道路(関越～東名)の計画概要

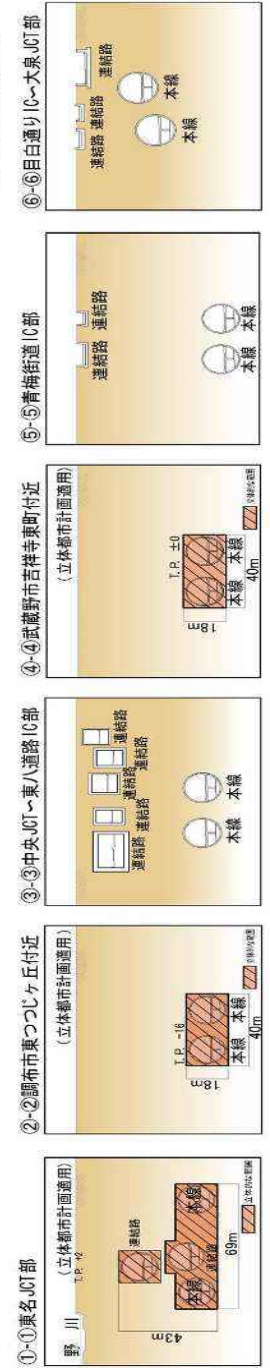
東京外かく環状道路(関越～東名)の計画

延長16.2km 計画諸元(構造規格:2種1級、設計速度:80km/h、車線数:6車線)



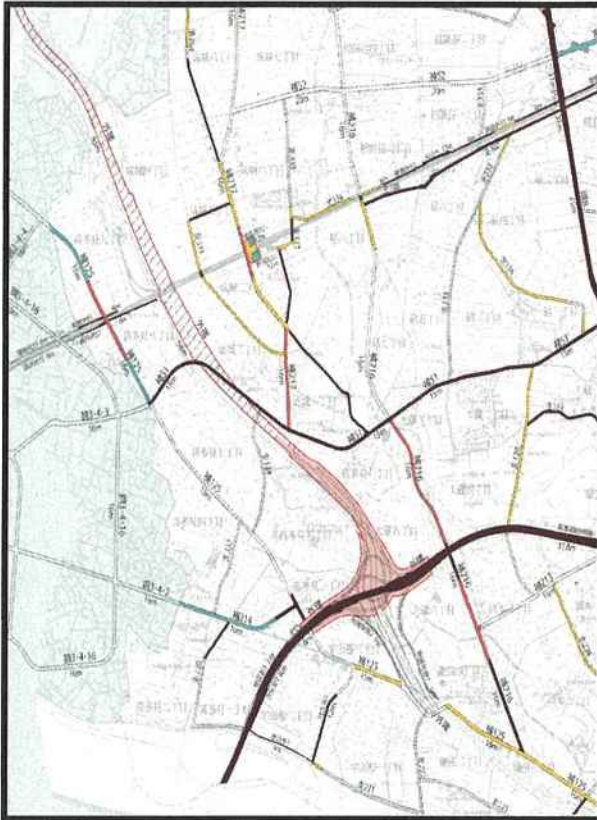
延長	16.2km	構造形式	地下式
幅員	40～98m	道路の区分	第2種第1級(自動車専用道路)
車線数	6車線	設計速度	80km/時
出入口 (3箇所)	東八道路IC(仮称) 青梅街道IC(仮称) 目白通りIC(仮称)	換気所 (5箇所)	東名JCT(仮称)付近、 中央JCT(仮称)付近、 青梅街道IC(仮称)付近、 大泉JCT付近

※大泉JCTを除くJCT及びICの名称は仮称

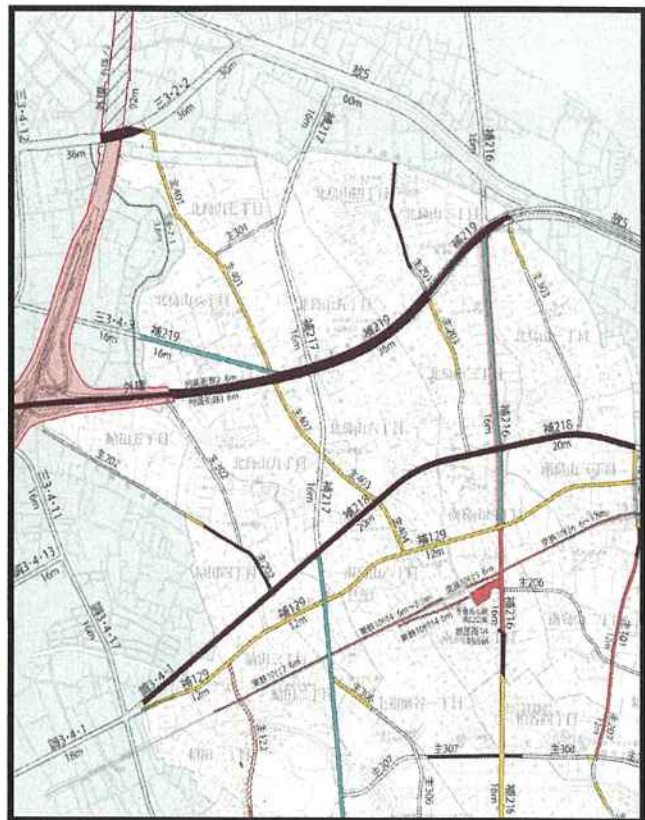


②世田谷区内の都市計画線 (延長 約3km)

砧地域 (東名ジャンクション)



烏山地域 (東八道路インターチェンジ, 中央ジャンクション)



※ 世田谷区道路網図(令和3年4月1日現在)から抜粋

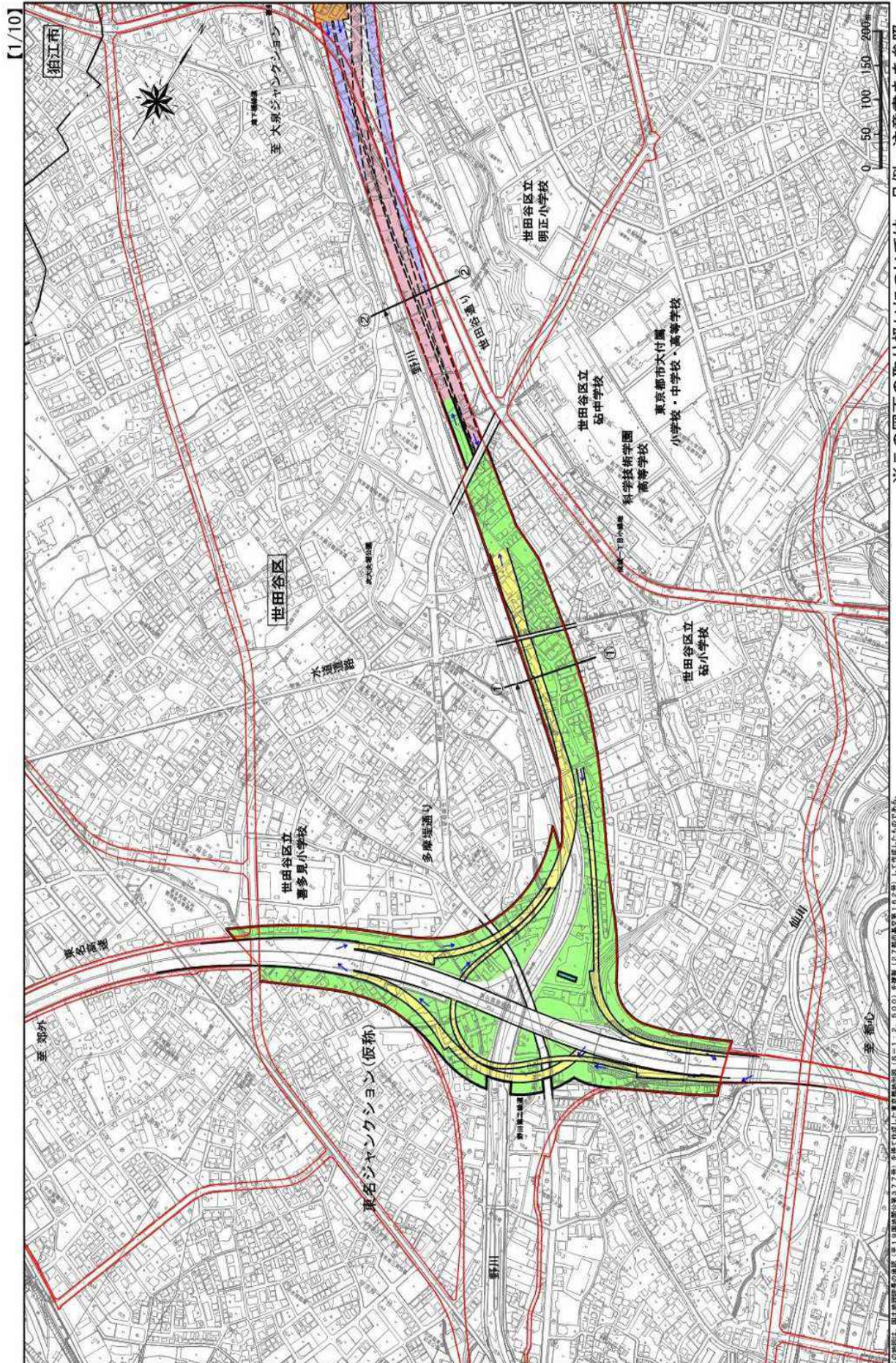
概念図(平成27年7月) (P4~7)

■概念図について

- ・本図は都市計画道路を、赤色の線で示しています。
- ・本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域、区分地上権設定の区域、大深度法適用区域を示すものではありません。
- ・本図に示されている都市計画線は、建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境界確認に用いることはできません。
- ・本図の地形図は、現在の建物の立地状況と合致していない場合や多少の誤差があります。
- ・本図に示す構造物以外に、地下には、換気に必要な管路や避難路が設置されます。
- ・外環の整備に伴い付け替えが必要となる道路については、今後、ご意見を聴きながら検討を進めます。
- ・目白通りインターチェンジ付近の練馬主要区道33号線から目白通りまでの区間については、外環又は外環2として整備する範囲を示しています。なお、地表部(連結路を除く)の整備形態については、関係機関との協議により検討を進めます。

■凡例

- 外環の地上部の事業範囲
- 外環の地下部の事業範囲(地上よりも内側となる範囲を除く)
- 地表部の路面(連結路)
- 地表部の路面(連結路併設道路等)
- 地表部のその他の施設
- 換気所(地表部)
- 都市計画道路
- ← 進行方向
- シールドトンネル部(区分地上権設定部)
- シールドトンネル部(大深度地下使用部)
- トンネル分合流部(区分地上権設定部)



※この図面の取り扱いについては、凡例・注意書きを参照。

この図面は、国土交通省の委託（第19回国土交通省377号）に基づき作成した。東京都市圏（S=1、2、500）を基に作成した。東京都市圏（S=1、2、500）を基に作成した。4.0である。
 作成日：平成27年6月9日