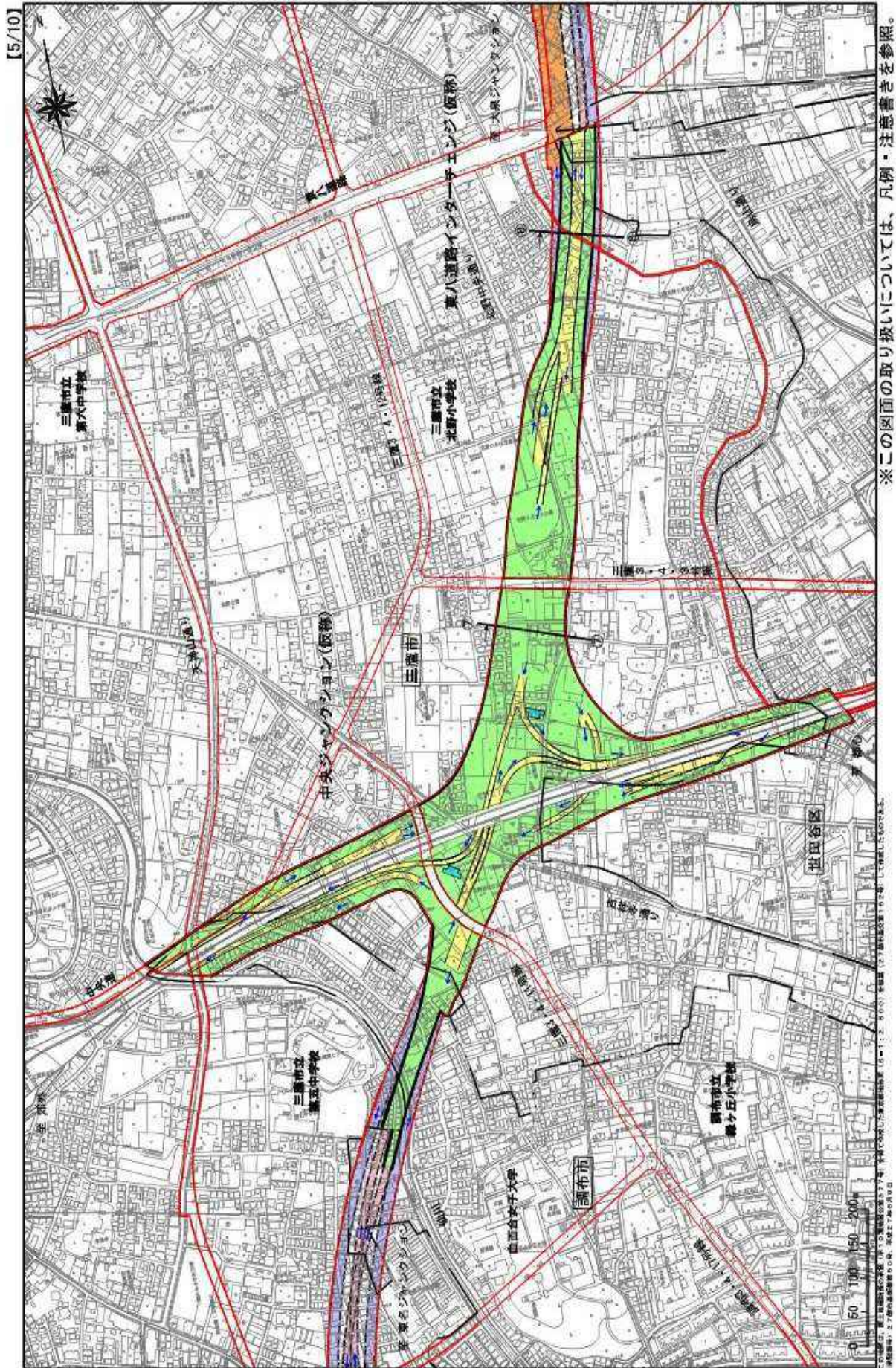


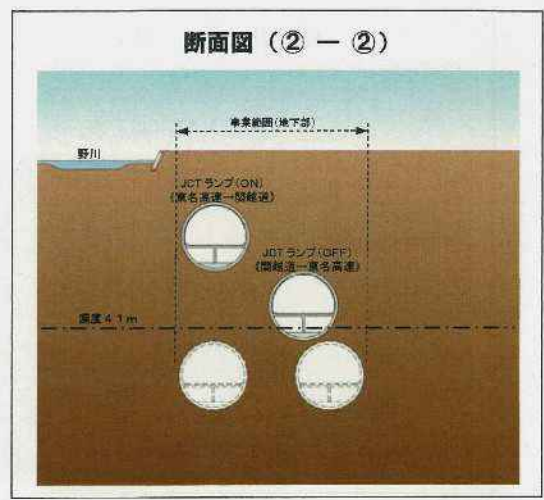
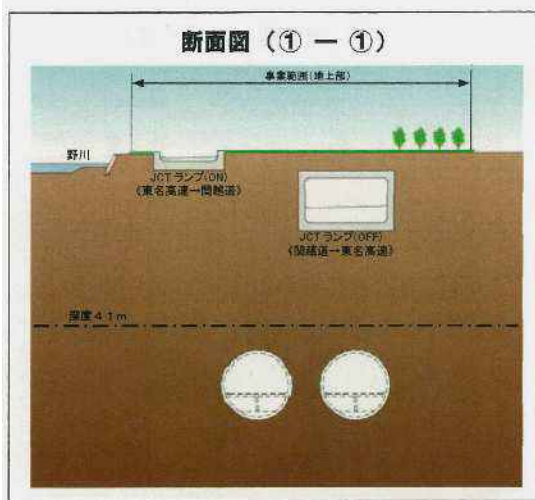


ウ. 烏山地域（東八道路インターチェンジ、中央ジャンクション）概念図

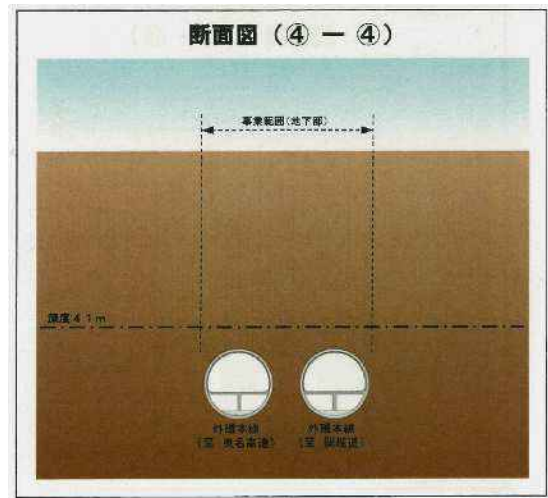
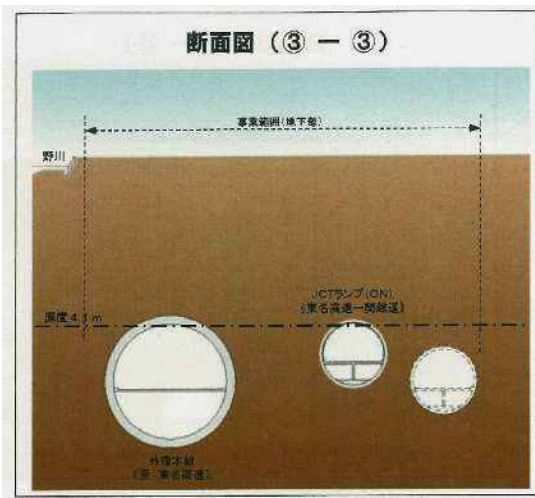


エ 断面図

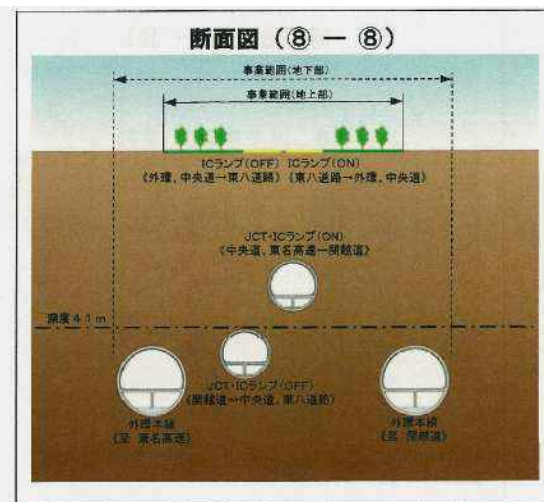
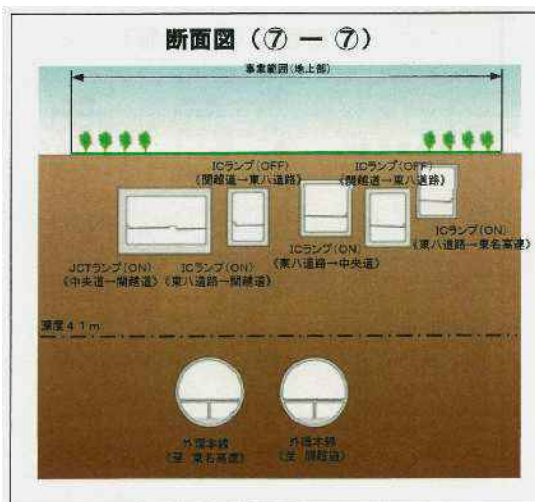
(ア) ①-①・②-②地点 (砧地域 (東名ジャンクション) 概念図1/2図内)



(イ) ③-③付近・④-④地点 (砧地域 (東名ジャンクション) 概念図2/2図内)



(ウ) ⑦-⑦・⑧-⑧地点 (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) 概念図内)

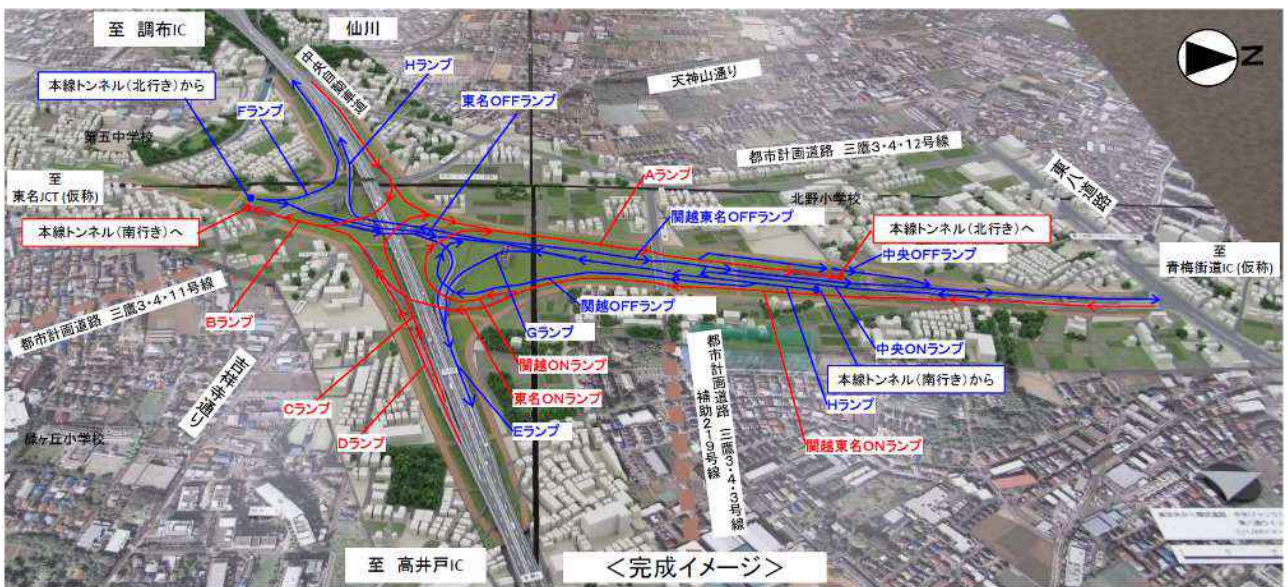


### ③東名ジャンクション・中央ジャンクション 完成イメージ

#### 《東名ジャンクション》



#### 《中央ジャンクション》



### (3) 基本計画・整備計画について

東京外かく環状道路の建設については、高速自動車国道法並びに国土開発幹線自動車道建設法に基づき、「基本計画」、「整備計画」が決定されている。

なお、平成22年3月12日に上記の高速自動車国道法及び道路整備事業にかかわる国の財政上の特別措置に関する法律の一部を改正する法律案、国土開発幹線自動車道建設法を廃止する法律案が国会に提出されている。

#### ①基本計画（平成19年12月決定）

国土交通大臣は、平成19年12月25日に開催された「第3回国土開発幹線自動車道建設会議」の議を経て、以下の基本計画を決定した。

##### 三鷹・東京練馬間の国土開発幹線自動車道建設線の基本計画

- ア 建設線の区間  
三鷹市から東京都練馬区まで
- イ 建設線の主たる経過地  
武蔵野市、東京都杉並区
- ウ 標準車線数  
6車線
- エ 設計速度  
80キロメートル／時
- オ 道路等の主たる連結地  
三鷹市付近 東京都練馬区付近
- カ 建設主体  
国土交通大臣又は高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第1条に規定する会社

##### 三鷹・東京世田谷間の国土開発幹線自動車道建設線の基本計画

- ア 建設線の区間  
三鷹市から東京都世田谷区まで
- イ 建設線の主たる経過地  
調布市
- ウ 標準車線数  
6車線
- エ 設計速度  
80キロメートル／時
- オ 建設主体  
国土交通大臣又は高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第1条に規定する会社

#### ②整備計画（平成21年5月決定）

平成21年4月27日に開催された「第4回国土開発幹線自動車道建設会議」において、外環（関越～東名）区間他3区間の整備計画について原案どおり了承され、平成21年5月29日に国土交通大臣による決定が行われた。

##### 関越自動車道新潟線の三鷹市東京都練馬区間の新設に関する整備計画

- ア 経過する市町村名  
三鷹市 世田谷区 杉並区 武蔵野市 練馬区
- イ 車線数  
全区間6車線
- ウ 設計速度  
全区間80キロメートル／時

エ 連結位置及び連結予定施設

| 連結位置   | 連結予定施設  |
|--------|---------|
| 三鷹市    | 都道新宿国立線 |
| 東京都練馬区 | 都道東京所沢線 |
| 東京都練馬区 | 都道練馬所沢線 |

オ 供用開始までの工事に要する費用の概算額

約7,640億円

カ 施行主体

国土交通大臣又は高速道路株式会社法(平成16年法律第99号)第1条に規定する会社

中央自動車道富士吉田線の三鷹市東京都世田谷区間の新設に関する整備計画

ア 経過する市町村名

三鷹市 調布市 狛江市 世田谷区

イ 車線数

全区間6車線

ウ 設計速度

全区間80キロメートル/時

エ 供用開始までの工事に要する費用の概算額

約5,180億円

オ 施行主体

国土交通大臣又は高速道路株式会社法(平成16年法律第99号)第1条に規定する会社

## 2 これまでの動向

### (1) 主な経緯

|       |       |  |
|-------|-------|--|
| 昭和41年 | 7月    | 都市計画決定   |
| 昭和45年 | 10月   | 建設大臣発言 「地元と話しうる条件の整うまでは強行すべきではない」 旨の発言   |
| 平成13年 | 4月    | 計画のたたき台を公表（国土交通省関東地方整備局、東京都都市計画局）  |
| 平成14年 | 1月    | 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）沿線区市長意見交換会（第1回）<br>※平成21年4月まで9回開催  |
|       | 6月    | PI外環沿線協議会設置<br>※協議員：沿線7区市関係者、地元自治体、国土交通省、東京都   |
|       | 11月   | 東京環状道路有識者委員会「最終提言」を取りまとめ終了   |
| 平成16年 | 10月   | PI外環沿線協議会「2年間のとりまとめ」を行い終了  |
| 平成17年 | 1月    | PI外環沿線会議設置<br>※委員：PI協議会協議員経験者（住民協議員）、地元自治体、国土交通省、東京都   |
|       | 9月    | 国と都が「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18年 | 6月    | 「都市計画案及び環境影響評価準備書の説明会」を開催<br>「都市計画案及び環境影響評価準備書」公告・縦覧   |
| 平成19年 | 4月    | 都市計画（変更）決定   |
|       | 12月   | 第3回国土開発幹線自動車道建設会議開催 「基本計画」決定   |
| 平成21年 | 4月    | 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）沿線区市長意見交換会（第9回）開催<br>「対応の方針」とりまとめ（国・都）<br>第4回国土開発幹線自動車道建設会議開催「整備計画」了承  |
|       | 5月    | 「整備計画」決定（概算事業費12,820億円）<br>平成21年度補正予算成立（外環事業費95億円）⇒事業化   |
|       | 12月   | 「事業の概要及び測量等の実施に関する説明会」を開催  |
| 平成22年 | 8,11月 | 道路区域決定（東名ジャンクション、中央ジャンクション・東八道路インターチェンジ、大泉ジャンクション・目白通りインターチェンジ）  |
| 平成23年 | 1月    | 「基本設計及び用地に関する説明会」を開催   |
|       | 3月    | 用地幅杭設置作業に着手<br>道路区域決定（東名ジャンクションの一部）<br>※東名アンダーパス化に伴う編入   |
| 平成24年 | 4月    | 高速道路株式会社に国土交通大臣の事業許可（有料道路事業）<br>※中央ジャンクション～大泉ジャンクション 9.8km<br>東日本高速道路株式会社（NEXCO東日本）<br>※東名ジャンクション～中央ジャンクション 6.4km<br>中日本高速道路株式会社（NEXCO中日本） |
|       | 9月    | 着工式（本線シールドトンネル立坑工事着手）  |

|       |     |   |
|-------|-----|---|
| 平成25年 | 10月 | 中央ジャンクション準備工事着手   |
|       | 11月 | 中央ジャンクション工事用仮橋設置工事着手  |
| 平成26年 | 2月  | 大深度地下使用認可申請に伴う公聴会の開催  |
|       | 3月  | 都市計画事業の承認及び認可取得<br>大深度地下使用認可取得  |
|       | 4月  | 本線シールドトンネル工事着手<br>「都市計画事業の概要及び土地・建物等についての制限内容等に関する説明会」を開催   |
|       | 7月  | 「都市計画変更素案の説明会」の開催（地中拡幅部関連）  |
| 平成27年 | 12月 | 「都市計画変更案」公告・縦覧  |
|       | 3月  | 都市計画（変更）決定<br>道路区域及び道路の立体的区域の決定（東名及び中央ジャンクションの一部）<br>※地中拡幅部における都市計画変更に伴うもの<br>中央ジャンクション北側ランプ改良工事着手                  |
|       | 6月  | 都市計画事業の変更承認及び認可取得（地中拡幅部）<br>中央ジャンクションAランプシールド工事着手<br>中央ジャンクションHランプシールド工事着手<br>中央ジャンクション南側ランプシールドトンネル立坑工事着手          |
|       | 7月  | 中央ジャンクションFランプシールド工事着手<br>中央ジャンクションランプ橋（下部工）工事着手<br>中央ジャンクションBランプシールド工事着手<br>「都市計画事業の概要及び土地・建物等についての制限内容等に関する説明会」を開催 |
|       | 11月 | 中央ジャンクション北側ランプ工事着手  |
| 平成28年 | 3月  | 中央ジャンクション北側ランプ函渠工事着手  |
|       | 6月  | 東名ジャンクションAランプ工事着手   |
|       | 9月  | 東名ジャンクションランプシールドトンネル・地中拡幅工事着手<br>東名ジャンクションHランプ工事着手  |
|       | 10月 | 中央ジャンクション南工事着手  |
| 平成29年 | 2月  | シールドマシン発進式（本線トンネル・東名JCT）  |
| 平成30年 | 2月  | 中央ジャンクション南側ランプ及び換気所地下部工事着手  |
| 平成31年 | 1月  | シールドマシン発進式（本線トンネル・大泉JCT）  |
| 令和元年  | 8月  | 東名ジャンクション受電設備（鉄塔、受変電設備）設置工事着手   |
|       | 9月  | 中央ジャンクションAランプ橋他2橋（下部工）工事着手  |
| 令和2年  | 8月  | 東名ジャンクション換気所地下工事（電気室）着手<br>東名ジャンクションランプシールドトンネル・地中拡幅工事（坑外設備工、シールド機組立工）着手<br>中央ジャンクションAランプ・Hランプシールド工事着手              |
|       |     |   |
|       |     |   |
| 令和3年  | 3月  | 都市計画事業の変更承認及び認可（事業施行期間の変更）  |



## (2) 事業化までの国、都の方針等について

### 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」

#### 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

国土交通省  
東京都

国土交通省と東京都は、1 月 10 日に公表した外環の方向性を踏まえ、下記のとおり、外環の方針を定めた。今後、この方針を軸に地元の意向等を掌握し、早期に外環に関する結論を出して行くこととする。

#### 記

- 外環整備は喫緊の課題で 1 日も早い整備が望まれるため、早く、安く完成できるよう十分考慮し、沿線への影響を小さくする。  
このため、
  - ・外環本線は、シールドトンネルと 3 つのジャンクションを基本構造とする。
  - ・トンネル構造は、3 車線を収容する長距離シールドトンネルを 2 本とし、外径は 16m に縮小する。
  - ・地上部の影響を小さくするため、極力、大深度地下を活用する。
- インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、ジャンクション構造の一体的活用について検討する。
- 地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。なお、青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討する。
- この方針について、沿線の住民や自治体等の関係者から幅広い意見や意向を把握するため、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行う。