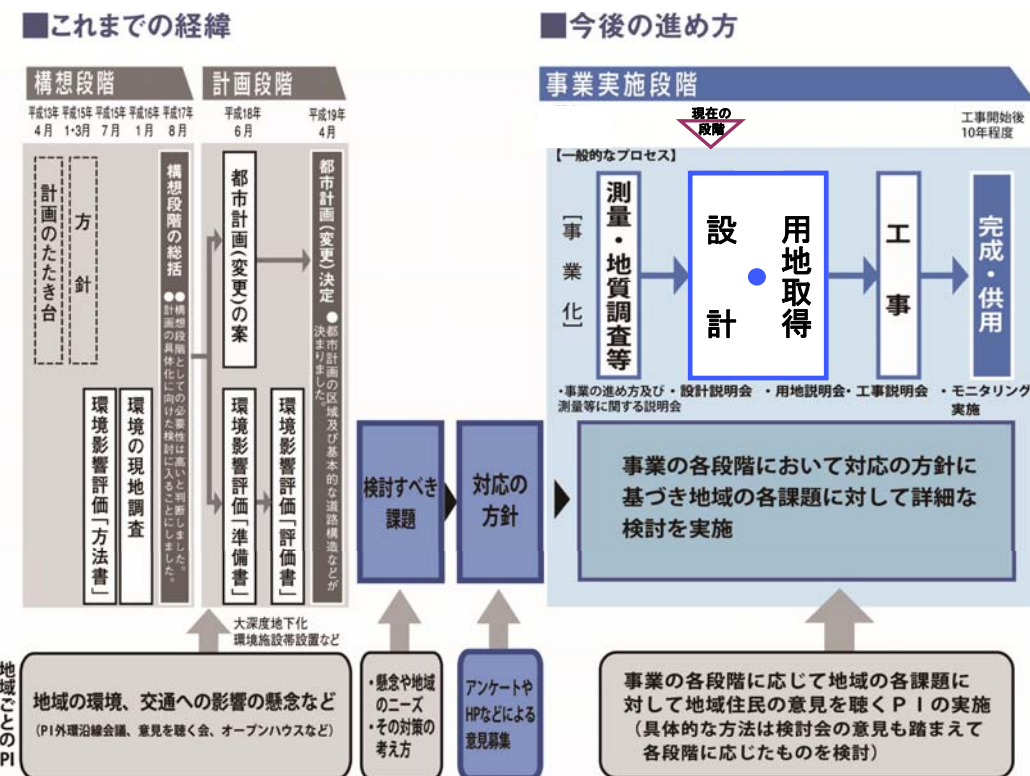


## 8 早期完成に向けて

平成21年5月、第4回国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て整備計画が決定するとともに、事業化されました。現在は、設計及び用地取得を進めています。



図：検討の経緯と今後の進め方 [出典：国土交通省資料を一部改変]

外環は、都心部の慢性的な渋滞を解消し、国際競争力を高めるとともに快適で利便性の高い都市を実現する上で必要不可欠な道路です。都は国の事業の一部を受託するなど、工程短縮に向けて必要な協力を行なってまいります。

また、沿線区市と連携し、早期完成に向け積極的に取り組んでまいります。

なお、東名高速道路以南の区間についても、国と都による検討の場を設置し、具体化に向けた検討を実施してまいります。

### 【お問い合わせ先】

#### ●外環の計画、外環の地上部街路に関すること

東京都都市整備局 都市基盤部 街路計画課 外かく環状道路係

〒163-8001 新宿区西新宿2-8-1 東京都庁第二本庁舎22階南側

TEL (03) 5388-3279 (直通)

HPアドレス <http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/index.html>

#### ●外環の事業実施に関すること

東京都建設局 三環状道路整備推進部 整備推進課 企画係

〒163-8001 新宿区西新宿2-8-1 東京都庁第二本庁舎25階北側

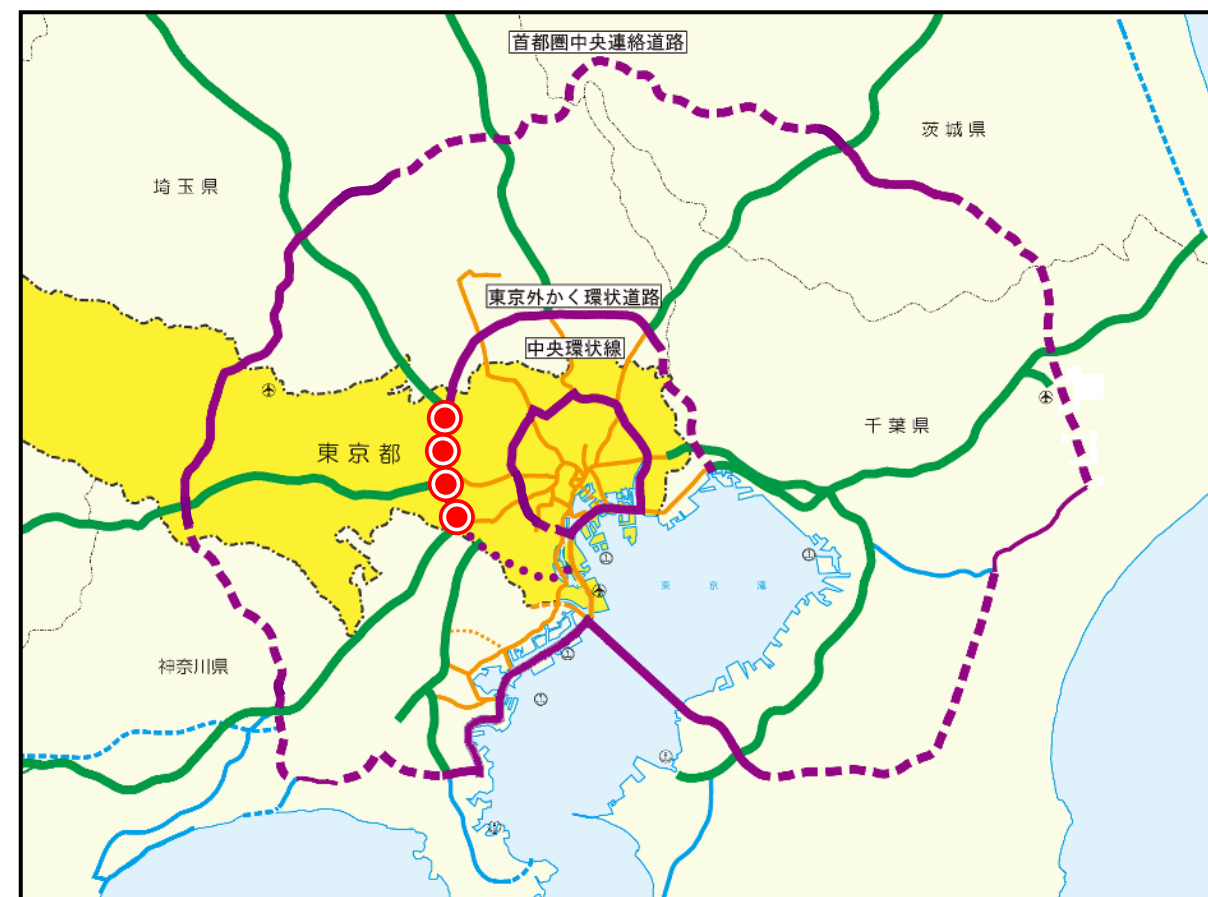
TEL (03) 5320-5172 (直通)

HPアドレス <http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/douro/sankanjiyo/index.html>

登録番号 (24) 24 平成24年度

# 外環（東京外かく環状道路）

## 関越道～東名高速間



～外環の早期完成に取り組んでいます～

外環は、都心部の慢性的な渋滞を解消し、国際競争力を高めるとともに、快適で利便性の高い都市を実現する上で必要不可欠な道路です。

関越道から東名高速までの区間は、平成21年5月に事業化され、国とNEXCO東日本、中日本各社が整備をしています。都としても、外環の一日も早い完成に向け、国などに対し強く働きかけるとともに、必要な協力を行うなど、積極的に取り組んでまいります。

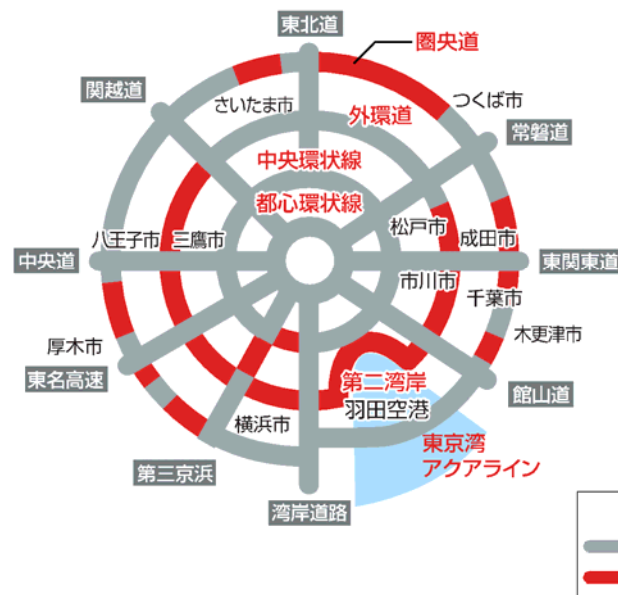


# 1 外環とは



東京外かく環状道路（外環）は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路です。このうち、関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmが供用中、三郷南ICから東関東自動車道までの約16kmについては、平成27年度の開通に向け、工事が進められています。東京都内区間のうち、関越道から東名高速までの約16kmについては、平成21年5月に事業化され、平成22年1月より測量及び地質調査等を実施し、現在は、設計及び用地取得を進めています。平成24年4月、関越道～中央道についてはNEXCO東日本が、中央道～東名高速はNEXCO中日本が、国土交通大臣の事業許可を受け、国土交通省とともに事業主体として決定しました。また、東名高速から湾岸道路までの約20kmについては、予定路線に位置づけられています。

# 2 外環の必要性



首都圏では放射方向に比べ環状方向の道路整備が著しく遅れてきたため、慢性的な道路渋滞が発生し、都市機能における最大の弱点となっています。渋滞の原因の一つとして、都心に用いない車（通過交通）が流入していることが挙げられます。「三環状道路」の一つである外環を整備し、こうした通過交通を排除することにより、都心部の慢性的な渋滞を解消します。

# 3 外環の主な整備効果

## ① 慢性的な渋滞の緩和

外環が整備されると、通過交通がバイパスされ、都心に集中していた車が分散されます。その結果、都心部の交通量が減少し、スムーズな交通の流れとなることが期待されます。特に、環状第8号線や首都高速3号線、4号線などを利用していた通過交通が外環に転換することにより、これらの道路の渋滞緩和が期待されます。



首都高速都心環状線（神田橋）の状況 [出典:国土交通省資料]

## ② 広域交通の利便性を向上

外環が整備されると、環状第8号線経由で約60分掛かっていた関越道～東名高速間が約12分で接続され、大幅な時間短縮が可能になります。



※平成17年道路交通センサスの混雑時平均旅行速度、設計速度により算出

・大幅な移動時間の短縮や  
定時性の確保が期待されます



[出典:国土交通省資料に一部加筆]

## ③ 大気環境の改善

自動車から排出される二酸化炭素、窒素化合物、浮遊粒子状物質の量は、自動車の走行速度が高まるにつれ減少する傾向にあります。

現在の都心部は慢性的な渋滞が発生しており、自動車が低速で走行していることから、より多くの排出ガスが発生していると考えられます。

外環の整備により、交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するため、地球温暖化の原因とされる二酸化炭素など、排出ガスの大幅な削減が期待できます。

・ 二酸化炭素 (CO2)

1都3県(東京、神奈川、埼玉、千葉)の二酸化炭素排出量が  
**約30万t/年削減**

山の手線内側の面積 (約65km<sup>2</sup>) の  
約**4.3**倍の植林に相当

・ 窒素化合物 (NOx)

1都3県(東京、神奈川、埼玉、千葉)の窒素化合物排出量が  
**約400t/年削減**

約**260**万台の  
トラックに相当\*

※東京都を走行する大型車に換算

・ 浮遊粒子状物質 (SPM)

1都3県(東京、神奈川、埼玉、千葉)の浮遊粒子状物質排出量が  
**約20t/年削減**

500mlペットボトル  
約**20**万本分に相当

[出典:国土交通省資料に一部加筆]

# 4 外環の計画概要



東名JCT完成イメージの一例



中央JCT完成イメージの一例



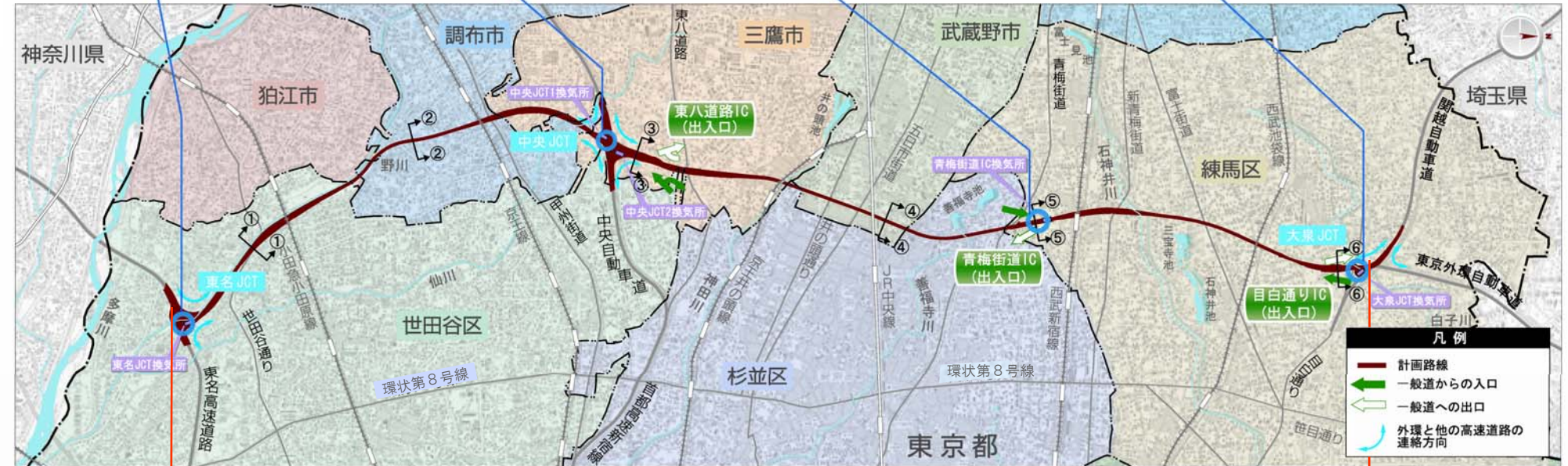
青梅街道IC完成イメージの一例



大泉JCT完成イメージの一例

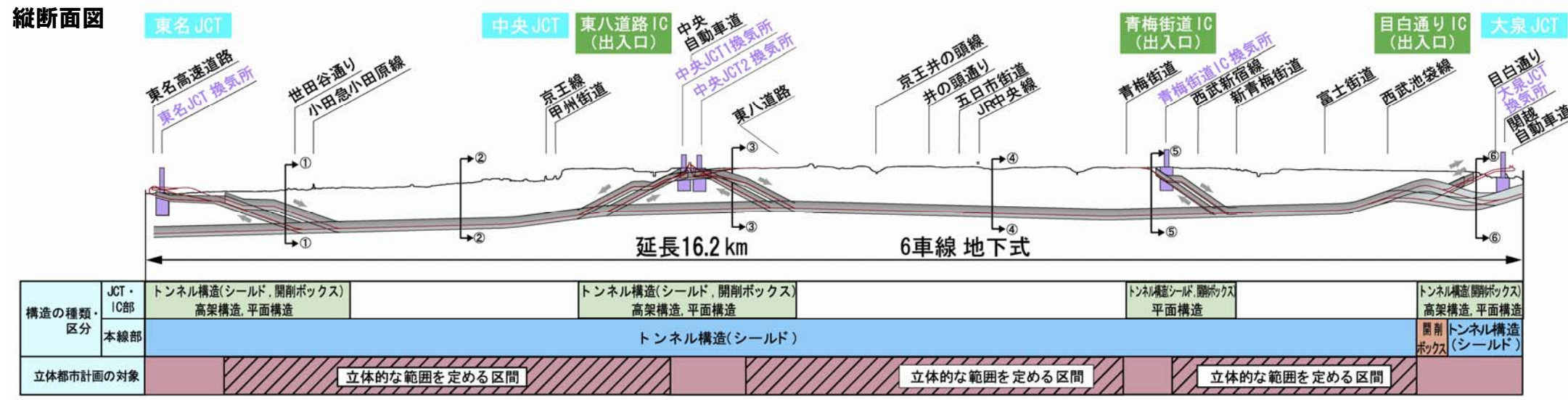
諸元	
規格	第2種第1級
設計速度	80 km/h
道路幅員	40~93 m
延長	16.2 km
車線数	6車線
計画交通量	約 7.4~9.4万台/日

## 平面図



路線名:都市高速道路外郭環状線  
 昭和41年7月都市計画決定 平成19年4月都市計画変更

## 縦断面図



(JCT・ICは仮称、供用区間は除く)

## 横断面図

