

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（第5回）の開催結果概要

令和元年6月26日（水）

国土交通省、東京都及び川崎市の3者は、今回の計画検討協議会において、以下のとおり意見交換及び確認をした。

1. 有識者及び周辺自治体等の意見聴取結果について

- 事務局より、有識者及び周辺自治体等の意見聴取結果について報告がなされ、計画の具体化にあたっての主な意見として、以下を共有した。
 - ・ 東名高速～湾岸道路間については、首都圏の渋滞対策や羽田空港、京浜港へのアクセス強化などの観点から、早期整備の必要性が高く、速やかに計画を具体化すべき。
 - ・ 環状道路としての機能の発揮や事業の効率化という観点からも、川崎縦貫道路との一本化を前提とするべきではないか。
 - ・ 計画の具体化にあたっては、その進め方やメリット・デメリットを示し、地域とのコミュニケーションを行いながら、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてほしい。
 - ・ 地域への影響が小さくなるよう配慮すべき。

2. 今後の進め方について

- これまでの検討及び意見聴取結果も踏まえ、計画の基本的な方針の取りまとめに必要となる検討を進めることを確認した。また、川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、整備効果や起終点、連結位置、費用負担の考え方などを、さらに検討することを確認した。
- これらの検討を基に、次回の協議会において、計画の基本的な方針の取りまとめに向けて意見交換することを確認した。

以 上

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する主な意見 国土交通省

項目	主な意見
1. 首都圏、地域の 状況・課題 2. 広域的、地域的 な整備効果	○首都圏の渋滞対策ひいては国際競争力向上等の観点からも、外環道の必要性は言うまでも無い。 【有識者】 ○物流の起終点を考えた際、現状は京浜港等の港からのネットワークが貧弱で不便。外環道(東名高速～湾岸道路間)の周辺は高速道路ネットワークが疎らである。【有識者】 ○諸外国では都心から15km圏に環状道路が整備され、都市の発展に寄与してきたが、首都圏で未だ未整備なのは致命的。羽田空港の国際化を進める上でも外環道は重要。中央環状線と横浜環状道路だけでは負荷が大きい。【有識者】 ○東名高速～湾岸道路間としてだけではなく、首都圏全体の広域的な観点から捉える必要がある。例えば、新東名の機能強化、アクアラインとの接続による効果、羽田空港と成田空港をつなぐ効果等がある。空港へのアクセスもダブルルートになる。【有識者】 ○外環道の整備により代替路が増え、災害時により大きな効果が発揮される。【有識者】 ○外環道が完成すれば、川崎市の長年の問題であった大型車による環境問題も解決できる。【有識者】 ○地域に関係の無い抜け道交通の排除や、災害時に物資が運搬できる等、地元の利益も大きい。 【有識者】 ○関越道～東名高速間の整備に続き東名高速で止まることなく、東名高速～湾岸道路間の整備を速やかに進める必要がある。【周辺自治体】 ○環状8号線の渋滞解消や生活道路への自動車の流入や交通事故の減少など、交通環境や生活環境の改善が図られる。【周辺自治体】 ○羽田空港へのアクセス向上が実現するよう、湾岸道路までの全体計画を具体化することが重要。 【周辺自治体】

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する主な意見 国土交通省

項目	主な意見
1. 首都圏、地域の 状況・課題 2. 広域的、地域的 な整備効果	○羽田空港や東京港の利便性の向上に繋がるとともに、大田区に集積するものづくりなどの産業にとっても物流の面で大きなメリットがある。【周辺自治体】 ○都心部の交通円滑化、生産性の向上や観光振興による経済の好循環が図られるとともに、国際競争力の強化や地方創生の実現にも寄与する等、その効果は首都圏のみならず広く国全体に及ぶ。【関係自治体】 ○首都圏の道路交通の骨格として、3環状9放射のネットワーク計画を構成する大変重要な道路であり、このネットワークが完成することは日本の経済発展のために不可欠。 【関係自治体】 ○国際的な拠点としての成田空港、「花」や「海」をはじめとする豊富な自然に恵まれた房総エリアから、東京南西部や多摩地域などとのアクセス性の向上が図られ、物流の生産性向上や農水産物の販路拡大、広域的な観光交流の促進が期待される。【関係自治体】 ○関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港等とのネットワークが確立されることから、東京及び首都圏はもとより、各地方との人流・物流の活性化においても大変重要な路線。環状道路としての機能の最大限発揮に向け、可能な限り早期に、東名高速～湾岸道路間の計画を具体化し、事業化してもらいたい。【経済団体】 ○川崎臨海部から放射方向の各高速道路へ連絡する高速道路は整備されておらず、首都高速を通過する交通が主となっており、時間、コストに大きな経済ロスを生じている。【経済団体】 ○市内の通過交通が高速道路へ転換し市内の渋滞緩和と安全性の向上が期待され、また、インターチェンジの設置により、高速道路へのアクセスに時間がかかるエリアの解消が可能。 【経済団体】 ○臨海部の構造転換を促進し新たな企業立地及び市内内陸部と東京外かく環状道路沿線への新たな企業立地や観光振興が期待され、川崎のみならず首都圏全体さらには日本全体への経済効果が見込まれる。【経済団体】

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する主な意見 国土交通省

項目	主な意見
3. 概略ルート、構造等の比較 (1)-1 起終点 (湾岸道路側との接続位置)	○市街地の状況や地域の資源等を考えて、なるべく地域への影響が少ないルートにすべき。【有識者】 ○外環道と川崎縦貫道路は一本化を前提とすべきではないか。【有識者】 ○既存道路とは、大型車の使い勝手がよくなる位置でつなぐべき。【有識者】 ○湾岸道路側での接続位置については、羽田空港のアクセス向上が図られるとともに、可能な限り地域への影響の少ないルートが望ましい。【周辺自治体】 ○川崎縦貫道路Ⅱ期との1本化を含めて幅広く検討を進め、東名高速道路、第三京浜道路、湾岸道路を接続し、高速道路ネットワークとしての機能を早期に発揮させる観点から、早期に計画の具体化を図る必要がある。【関係自治体】 ○道路整備による地域への効果が最大限発揮されるよう、一日でも早く整備が進むルートや構造を検討してもらいたい。【関係自治体】 ○外環道を完全な環状道路とし、東京湾アクアラインと一体となって、その機能を十分発揮させるため、川崎側で湾岸道路に接続する案による検討を進めてもらいたい。【関係自治体】 ○早急な合意形成を望むところであり、事業性の観点からは、大師JCTでは川崎縦貫道路の空間を活用することが可能であり、川崎縦貫道路計画との一本化が図られるという観点からも川崎側が最良。【経済団体】

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する主な意見 国土交通省

項目	主な意見
(1)-2 第三京浜との接続位置	○玉川IC付近には玉川野毛町公園、東京都指定史跡の野毛大塚古墳、等々力溪谷公園等、周辺部は区内の貴重なみどり豊かな環境空間が広がっている。このため、ルート及び第三京浜との接続位置の検討にあたっては、工事の安全性も含め、地形的な要素や貴重な緑の景観や環境などに配慮し、慎重な検討が必要であることから、十分に協議してもらいたい。【周辺自治体】
(2) 中間IC	○新東名の延伸を考慮してICやJCT等の配置を考慮すべき。【有識者】 ○既存の玉川ICが中間ICの機能を有することが想定される。玉川IC付近の道路は、既に交通集中による渋滞が発生しており、接続による更なる環境悪化が懸念される。このため、玉川IC付近の既存道路への交通影響を明示した上で、交通量の増加する際には、その対策を実施してもらいたい。【周辺自治体】 ○中間ICについては、地域の利便性確保の観点から設置することが望ましく、区民の高速道路へのアクセスに時間を要する地域の解消が図られるよう検討してもらいたい。また、検討にあたっては、区内における道路整備の計画などにも配慮するとともに、可能な限り地域への影響の少ない設置位置としてもらいたい。【周辺自治体】 ○インターチェンジの設置についても、国道1号や国道409号等の幹線道路沿いに大規模な公有地や民間事業用地があり、これらを活用した場合、支障物件数も大田区付近に比べて少ないと考えられるため、川崎市側が望ましい。【経済団体】
(3) 構造	○建物等が密集していることや、外環のこれまでの経緯を勘案すると、地下構造となるのだろう。【有識者】 ○非常時の機能発揮や大型車の隊列走行、物流専用車線等を考えたら、6車線にすべき。【有識者】 ○地表部の改変等が最小の範囲となることから、地下式を希望する。同時に換気塔等地上部施設の設置に関しては、慎重なる検討をしてもらいたい。【周辺自治体】

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する主な意見 国土交通省

項目	主な意見
(3)構造	○概略ルートが東京側の場合、可能な限り地域への影響の少ない構造としてもらいたい。なお、概略ルート、構造等について、計画地周辺の区民に影響が及ぶ可能性があることから、その影響を明らかにするとともに、丁寧な合意形成を図ってもらいたい。【周辺自治体】 ○地上への影響を最小化するために、合意形成を図る上でも地下化が望ましい。【経済団体】
4. その他	○計画策定のプロセスは非常に重要。地元住民や関係者と早い段階からコミュニケーションを取りながら進めていく必要がある。最初にプロセスを示すことも大事。【有識者】 ○地元住民や関係者とのコミュニケーションはスタートが重要であり、協議会をつくる等して丁寧に進めるべき。【有識者】 ○整備の順番はあるだろうが、全線の計画は先に示すべき。そうでなければ企業の立地に影響が出る。【有識者】 ○周辺道路の渋滞対策も考えるべき。外環道と接続する既存道路やアクセス道の容量チェックが必要であり、必要ならば拡幅や更新が必要。【有識者】 ○羽田空港の容量拡大や高速バスの需要の伸び等も考慮して整備を行うべき。【有識者】 ○東名高速～湾岸道路間は、全区間での早期整備を求めるが、第三京浜の都心側は高速道路ネットワークに未接続であり、交通影響の早期低減を図るため、東名高速～第三京浜間までの早期整備も選択肢の一つと考える。その場合は玉川ICが東京外かく環状道路の暫定的な終点となることから、周辺道路の更なる混雑が懸念される。このため、現在事業中の関越道～東名高速間も含め、湾岸道路まで整備が完成するまでの間の既存道路への交通影響を最小限にするとともに、その影響を明示した上で、対策を実施してもらいたい。【周辺自治体】 ○整備による影響を受ける地元自治体として、引き続き周辺自治体意見交換会等に参加し、意見していく。【周辺自治体】

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する主な意見 国土交通省

項目	主な意見
4. その他	○計画の具体化にあたっては、十分な比較検討によりメリットやデメリットを明らかにし、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてもらいたい。【周辺自治体】 ○今後の進め方のスケジュールについても、早期に示してもらいたい。【周辺自治体】 ○幅広く、これまでの検討状況などについて、積極的に情報提供をしてもらいたい。【周辺自治体】 ○大気質や振動、騒音、地下水の保全等、工事により懸念される環境への影響については、配慮をお願いしたい。【周辺自治体】 ○整備に向けた考え方やスケジュール、今後の計画策定の進め方を早期に提示してもらいたい。また、計画に係わるメリット・デメリットを区民にもわかりやすく示し、具体化に向け、できるだけ早い段階から区民への情報提供を実施してもらいたい。【周辺自治体】 ○引き続き、周辺自治体意見交換会等にて意見交換、調整をお願いしたい。今後は、区も関係する自治体として計画の進捗に合わせて意見・協議・検討にも関わられるように進めてもらいたい。【周辺自治体】 ○東京外かく環状道路が湾岸道路に接続する際、国道357号や周辺ICへ交通影響を極力少なくしてもらいたい。【周辺自治体】

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の 計画に関する意見

○有識者

○周辺自治体 : 世田谷区、大田区

○関係自治体：神奈川県、埼玉県、千葉県

○経済団体：東京商工会議所、川崎商工会議所

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する意見 (有識者)

平成30年9月

1. 首都圏、地域の状況・課題

- ・首都圏の渋滞対策ひいては国際競争力向上等の観点からも、外環道の必要性は言うまでも無い。
- ・物流の起終点を考えた際、現状は京浜港等の港からのネットワークが貧弱で不便。外環道(東名高速～湾岸道路間)の周辺は高速道路ネットワークが疎らである。
- ・諸外国では都心から15km圏に環状道路が整備され、都市の発展に寄与してきたが、首都圏で未だ未整備なのは致命的。羽田空港の国際化を進める上でも外環道は重要。中央環状線と横浜環状道路だけでは負荷が大きい。

2. 広域的、地域的な整備効果

(1) 広域的な整備効果

- ・東名高速～湾岸道路間としてだけではなく、首都圏全体の広域的な観点から捉える必要がある。例えば、新東名の機能強化、アクアラインとの接続による効果、羽田空港と成田空港をつなぐ効果等がある。空港へのアクセスもダブルルートになる。
- ・外環道の整備により代替路が増え、災害時により大きな効果が発揮される。

(2) 地域的な整備効果

- ・外環道が完成すれば、川崎市の長年の問題であった大型車による環境問題も緩和できる。
- ・地域に関係の無い抜け道交通の排除や、災害時に物資が運搬できる等、地元の利益も大きい。

3. 概略ルート、構造等の比較

(1) 概略ルートについて

- ・市街地の状況や地域の資源等を考えて、なるべく地域への影響が少ないルートにすべき。
- ・外環道と川崎縦貫道路は一本化を前提とすべきではないか。
- ・既存道路とは、大型車の使い勝手がよくなる位置でつなぐべき。
- ・新東名の延伸を考慮してICやJCT等の配置を考慮すべき。

(2) 構造について

- ・建物等が密集していることや、外環のこれまでの経緯を勘案すると、地下構造となるのだろう。
- ・非常時の機能発揮や大型車の隊列走行、物流専用車線、自動運転等を考えたら、6車線にすべき。

4. その他

(1) 進め方について

- ・計画策定のプロセスは非常に重要。地元住民や関係者と早い段階からコミュニケーションを取りながら進めていく必要がある。最初にプロセスを示すことも大事。
- ・地元住民や関係者とのコミュニケーションはスタートが重要であり、協議会をつくる等して丁寧に進めるべき。

(2) 整備方針について

- ・整備の順番はあるだろうが、全線の計画は先に示すべき。そうでなければ企業の立地に影響が出る。

(3) 周辺への影響対策について

- ・羽田空港のアクセスや周辺道路の渋滞対策も考えるべき。外環道と接続する既存道路やアクセス道路の容量チェックが必要であり、必要ならば拡幅や更新が必要。
- ・羽田空港の容量拡大や高速バスの需要の伸び、今後の管理・更新のあり方等も考慮して整備を行うべき。

※交通、地域計画、環境、経済、物流の専門分野に係る有識者からの意見を並べたものである。

有識者（敬称略、五十音順）

家田 仁	政策研究大学院大学教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
根本 敏則	敬愛大学経済学部経済学科教授
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
屋井 鉄雄	東京工業大学副学長

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する意見 (周辺自治体・世田谷区)

平成30年9月
世田谷区長

1. 首都圏、地域の状況・課題

- 東京外かく環状道路については、東名高速～湾岸道路間の延伸が実現されない場合、環状道路としての機能が十分に発揮されないばかりか、東名東京IC周辺の環状8号線、国道246号等の幹線道路の交通渋滞や周辺生活道路への通過交通の流入など、区内の交通環境の悪化が強く懸念される。

このため、関越道～東名高速間の整備に続き東名高速で止まることなく、東名高速～湾岸道路間の整備を速やかに進める必要があると考える。

2. 広域的、地域的な整備効果

- 世田谷区内では、環状8号線の慢性的な渋滞により生活道路への自動車の流入が発生している。東名高速～湾岸道路間の整備により、環状8号線の渋滞解消や生活道路への自動車の流入や交通事故の減少など、交通環境や生活環境の改善が図られるものと考ええる。
- 世田谷区内においては、道路ネットワーク及び公共交通の不足により南北方向の移動に課題がある。東名高速～湾岸道路間の整備により、羽田空港等湾岸方面へのアクセス向上が図られるものと考ええる。

3. 概略ルート、構造等の比較

(1) 起終点(湾岸道路との接続位置)及び第三京浜との接続

- 東名JCTから湾岸方向にむかう場合、区内には二子玉川エリアや国分寺崖線など、商業拠点や良好な市街地、みどり豊かな環境空間などがある。また、第三京浜との接続箇所と想定されている玉川IC付近には玉川野毛町公園があり、園内には東京都指定史跡の野毛大塚古墳やスポーツ施設など、さらには隣接して23区内で唯一の渓谷を有する等々力渓谷公園があるなど、周辺部は区内の貴重なみどり豊かな環境空間が広がっている。このため、ルート及び第三京浜との接続位置の検討にあたっては、工事の安全性も含め、地形的な要素や貴重な緑の景観や環境などに配慮し、慎重な検討が必要であることから、十分に協議してもらいたい。
- 湾岸道路との接続位置については、特に意見なし。

(2) 中間IC

- 資料によると世田谷区内への中間ICの設置予定は無いものの、既存の玉川ICが中間ICの機能を有することが想定される。玉川IC付近の道路は、既に交通集中による渋滞が発生しており、接続による更なる環境悪化が懸念される。このため、玉川IC付近の既存道路への交通影響を明示した上で、交通量の増加する際には、その対策を実施してもらいたい。

(3) 構造

- 地表部の改変等が最小の範囲となることから、地下式を希望する。同時に換気塔等地上部施設の設置に関しては、慎重な検討をしてもらいたい。

4. その他

- 東名高速～湾岸道路間は、全区間での早期整備を求めるが、第三京浜の都心側は高速道路ネットワークに未接続であり、交通影響の早期低減を図るため、東名高速～第三京浜間までの早期整備も選択肢の一つと考える。
その場合は玉川ICが東京外かく環状道路の暫定的な終点となることから、周辺道路の更なる混雑が懸念される。このため、現在事業中の関越道～東名高速間も含め、湾岸道路まで整備が完成するまでの間の既存道路への交通影響を最小限にするとともに、その影響を明示した上で、対策を実施してもらいたい。
- 東名高速～湾岸道路間の整備による影響を受ける地元自治体として、引き続き周辺自治体意見交換会等に参加し、意見していく。
- 計画の具体化にあたっては、十分な比較検討によりメリットやデメリットを明らかにし、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてもらいたい。
- 今後の進め方のスケジュールについても、早期に示してもらいたい。
- 区内では、関越道～東名高速間の整備が進められており、東名高速～湾岸道路間の整備についても区民の関心が高い。このため、幅広くこれまでの検討状況などについて、積極的に情報提供をお願いしたい。
- 関越道～東名高速間の整備に関して従前からお願いしているとおり、大気質や振動、騒音、地下水の保全等、工事により懸念される環境への影響については、区民に丁寧な情報提供をすると共に、最新の技術を適用し必要な調査・対策を講じるなど、十分に配慮してもらいたい。なお、今後計画が具体化され、東名高速～湾岸道路間を整備する際には、同様に配慮をお願いしたい。

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する意見 (周辺自治体・大田区)

平成30年9月
大田区 長

1. 首都圏、地域の状況・課題

- ・大田区は羽田空港を有する自治体である。羽田空港へのアクセス向上が実現するよう、湾岸道路までの全体計画を具体化することが重要と考える。

2. 広域的、地域的な整備効果

- ・東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の整備により、東名高速、中央道などへのアクセスが向上するとともに、首都高速を利用する交通が分散されることにより渋滞緩和に効果があると考ええる。
- ・羽田空港や東京港の利便性の向上に繋がるとともに、大田区に集積するものづくりなどの産業にとっても物流の面で大きなメリットがあると考ええる。
- ・大田区内の環状8号線の渋滞緩和などの効果が期待できるとともに、中間ICの設置により高速道路へのアクセス性の向上にも効果があると考ええる。

3. 概略ルート、構造等の比較

(1) 起終点(湾岸道路側との接続位置)及び第三京浜との接続位置

- ・湾岸道路側での接続位置については、羽田空港のアクセス向上が図られるとともに、可能な限り地域への影響の少ないルートとしてもらいたい。

(2) 中間IC

- ・概略ルートが東京側、川崎側のいずれの場合でも、中間ICについては、地域の利便性確保の観点から設置することが望ましく、区民の高速道路へのアクセスに時間を要する地域の解消が図られるよう検討してもらいたい。また、検討にあたっては、区内における道路整備の計画などにも配慮してもらいたい。
- ・中間ICは可能な限り地域への影響の少ない設置位置としてもらいたい。

(3) 構造

- ・概略ルートが東京側の場合、可能な限り地域への影響の少ない構造としてもらいたい。
なお、概略ルート、構造等について、計画地周辺の区民に影響が及ぶ可能性があることから、その影響を明らかにするとともに、丁寧な合意形成を図ってもらいたい。

4. その他

- ・東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の整備に向けた考え方やスケジュール、今後の計画策定の進め方を早期に提示してもらいたい。また、計画に係わるメリット・デメリットを区民にもわかりやすく示し、具体化に向け、できるだけ早い段階から区民への情報提供を実施してもらいたい。
- ・引き続き、周辺自治体意見交換会等にて意見交換、調整をお願いしたい。今後は、区も関係する自治体として計画の進捗に合わせて意見・協議・検討にも係われるように進めてもらいたい。
- ・東京外かく環状道路が湾岸道路に接続する際、国道357号や周辺ICへ交通影響を極力少なくしてもらいたい。特に、湾岸線と並行している国道357号への流入により一層混雑が予想されるため、渋滞緩和に向けて既に事業化されている多摩川トンネルの早期工事着手を含めた国道357号の神奈川方面への整備を推進してもらいたい。

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する意見 (関係自治体・神奈川県)

平成30年7月

神奈川県知事

1. 首都圏、地域の状況・課題

2. 広域的、地域的な整備効果

- ・東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の整備により、都心部の交通円滑化、生産性の向上や観光振興による経済の好循環が図られるとともに、国際競争力の強化や地方創生の実現にも寄与する等、その効果は首都圏のみならず広く国全体に及ぶものとする。

特に放射方向の第三京浜道路の東京側は、一般道路(環状8号線)としか接続していないことから、東京外かく環状道路と接続させることで、高速道路ネットワークとしての機能を最大限に発揮させ、渋滞などの地域の課題を解消することが期待される。

- ・東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)と並行して計画されている川崎縦貫道路は、国際拠点空港である羽田空港や京浜臨海部ライフノベーション国際戦略総合特区などにおける取組みを支える基盤として、首都圏の国際競争力の強化に大きく寄与する。

3. 概略ルート、構造等の比較

- ・東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の概略ルート、構造の検討にあたっては、川崎縦貫道路Ⅱ期との1本化を含めて幅広く検討を進め、東名高速道路、第三京浜道路、湾岸道路を接続し、高速道路ネットワークとしての機能を早期に発揮させる観点から、早期に計画の具体化を図る必要がある。

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する意見 (関係自治体・埼玉県)

平成30年7月

埼玉県知事

1. 首都圏、地域の状況・課題

2. 広域的、地域的な整備効果

- ・東京外かく環状道路(以下「外環道」という。)は、首都圏の道路交通の骨格として、3環状9放射のネットワーク計画を構成する大変重要な道路であり、このネットワークが完成することは日本の経済発展のために不可欠です。特に国内外とつながる空港や貿易港を持たない本県にとって、東京、川崎及び横浜臨海部のアクセス強化は本県経済のグローバル化を図るうえで非常に重要である。

- ・埼玉県では、放射方向の関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道、環状の首都圏中央連絡自動車道、外環道があり、この恵まれた高速道路ネットワークにより、企業本社転入超過数で全国第1位など地域の経済発展に大きな効果をもたらしている。

今後もこれらの効果を継続的に発揮し、本県の発展につなげていくためには、現在事業中の外環道(関越道～東名高速)はもとより、東名高速以南の整備により羽田空港や京浜港へのアクセス向上が必要と考える。また、食料品出荷額が全国第3位の売り上げや多くの野菜の産出額が全国トップクラスである本県において、大消費地である東京多摩地域や横浜、川崎への速達性向上は、このような地域産業の発展に大きな効果が期待される。

さらに観光面においては、近年、県内の伝統文化である秩父夜祭などがユネスコの無形文化遺産に登録され、これら県内の豊富な観光資源を活かし国内外から観光客を誘致するためには、羽田空港等の主要な拠点や、首都圏の各都市が高速道路ネットワークにつながる事が重要である。

このように、外環道(東名高速～湾岸道路間)の整備は地域の産業、農業、観光などあらゆる面で大きな効果をもたらすものと確信している。

3. 概略ルート、構造等の比較

- ・外環道(東名高速～湾岸道路間)の概略ルート、構造については、複数案を提示いただきましたが、本県としては、道路整備による地域への効果が最大限発揮されるよう、一日でも早く整備が進むルートや構造を検討してもらいたい。

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する意見 (関係自治体・千葉県)

平成30年7月

千葉県知事

1. 首都圏、地域の状況・課題

- ・東京外かく環状道路(以下「外環道」という。)は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡し首都圏の道路ネットワークを形成し、都心部の渋滞緩和や防災力の向上などに寄与する大変重要な道路である。

2. 広域的、地域的な整備効果

- ・本年6月2日に千葉県区間が開通し、東関東自動車道、常磐自動車道、東北自動車道、関越自動車道の4つの放射道路が接続されました。この開通により、千葉の湾岸エリアと北関東各地との所要時間が大幅に短縮するなどの効果が発揮されており、地域経済の活性化に大きく寄与するものと考えます。

さらに、現在事業中である外環道(関越道～東名高速間)及び今回計画を検討されている外環道(東名高速～湾岸道路間)が整備されることで、国際的な拠点としての成田空港、「花」や「海」をはじめとする豊富な自然に恵まれた房総エリアから東京湾アクアラインを経由して都心を通ることなく、東名高速道路や中央自動車道などと接続され、東京南西部や多摩地域などとのアクセス性の向上が図られる。

これにより、物流の生産性向上や農水産物の販路拡大、広域的な観光交流の促進が期待されることから、外環道(東名高速～湾岸道路間)の計画の早期具体化が必要であると考えます。

3. 概略ルート、構造等の比較

- ・外環道(東名高速～湾岸道路間)の概略ルート、構造については、外環道を完全な環状道路とし、東京湾アクアラインと一体となって、その機能を十分発揮させるため、川崎側で湾岸道路に接続する案による検討を進めてもらいたい。

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する意見 (経済団体・東京商工会議所)

平成30年7月

東京商工会議所会頭

1. 首都圏、地域の状況・課題

2. 広域的、地域的な整備効果

- ・東京商工会議所では、「中小企業の再生による日本経済の再生」と「東京と地方が共に栄える真の地方創生」を活動の二本の柱として掲げており、それらを実現するには物流・人流の円滑化を促すための社会資本（インフラ）が重要であると認識している。
- ・首都圏三環状道路は、渋滞解消や環境改善、物流の信頼性向上、地域経済の活性化や広域観光の促進、雇用の創出をはじめとした高い経済効果など、多岐にわたるストック効果が期待されている。こうした中、首都高速中央環状線は2015年3月に全線開通し、渋滞緩和効果をはじめ高いストック効果が発現している。また、圏央道は昨年2月に開通した区間がさらに増えて、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道が繋がったことで、広域観光の振興や生活道路の安全性向上、大型物流施設等の企業立地や生産性の向上、雇用や税収の増加など多岐にわたるストック効果が確実に発現している。しかしながら、首都圏三環状道路の整備率は約8割で、諸外国の主要都市と比較すると未だ十分な状況ではない。とりわけ、外環道は、千葉区間については本年6月に開通となったものの、他の2つの路線に比べて整備が遅れている状況であることから着実に整備していくべきである。
- ・外環道は、上記と同様に都心に流入している通過交通が迂回できるようになるため、渋滞解消による高い経済効果に加え、首都圏におけるCO2排出量削減効果、生活道路等における交通事故の減少など様々な整備効果が期待されている。加えて、首都直下地震等の大災害発生時には、一部区間に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迂回機能（リダンダンシー）を発揮し、日本の東西交通の分断を防ぐなど、災害時に重要な役割を担うことから、東京および首都圏全体の国際競争力の強化に寄与する重要な道路である。
- ・外環道の未開通区間のうち、既に工事が本格化している関越道～東名高速間については、安全かつ着実な工事と速やかな用地取得等により、1日も早い開通が望まれる。一方、東名高速以南（東名高速～湾岸道路間）については、未だルートが確定していない予定路線である。同区間が開通することにより関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港等とのネットワークが確立されることから、東京及び首都圏はもとより、各地方との人流・物流の活性化においても大変重要な路線である。
従って、環状道路としての機能の最大限発揮に向け、可能な限り早期に、東名高速～湾岸道路間の計画を具体化し、事業化してもらいたい。

東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の計画に関する意見 (経済団体・川崎商工会議所)

平成30年7月
川崎商工会議所会頭

1. 首都圏、地域の状況・課題

- ・川崎市の臨海部は我が国のゲートウェイとして京浜港の一翼を担い、羽田空港に隣接し、東京湾アクアラインとも接続して立地している。また、京浜港、羽田空港から長距離貨物の東名、関越、中央、東北道の利用率は約7～8割と、高い割合を示しており、さらに京浜港のコンテナ取扱貨物量は平成37年に1.5倍に増加すると推計されている。然しながら、川崎臨海部から放射方向の各高速道路へ連絡する高速道路は整備されておらず、首都高速を通過する交通が主となっており、時間、コストに大きな経済ロスを生じている。
- ・このため、多摩川を挟んで計画されている川崎縦貫道路と東京外かく環状道路については、一本化も含め、広域的な幹線道路ネットワークの早期形成が強く望まれている。

2. 広域的、地域的な整備効果

- ・市域を南北へ縦貫する唯一の国道、国道409号は渋滞損失時間が全国平均の7倍であり、死傷事故率が300件/億台[※]以上の箇所が多く存在しています。これらの課題は東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)のルートが川崎側を通過することにより、市内の通過交通が高速道路へ転換し市内の渋滞緩和と安全性の向上が期待されます。また、インターチェンジの設置により、高速道路へのアクセスに時間がかかるエリアの解消が可能となります。さらに臨海部から首都圏、全国へのアクセスの向上が図られることにより、臨海部の構造転換を促進し新たな企業立地及び市内内陸部と東京外かく環状道路沿線への新たな企業立地や観光振興が期待され、川崎のみならず首都圏全体さらには日本全体への経済効果が見込まれる。

3. 概略ルート、構造等の比較

- ・これまでの検討結果によると、湾岸道路側での接続位置については、アクセスの向上や災害時の対応、渋滞の解消、事故の削減などは川崎側、東京側ともに評価は大差が無いように考えられます。一方で、当会議所では、平成4年川崎縦貫道路Ⅱ期計画の公表とその後の事業停滞を踏まえ、早急な合意形成を望むところであり、一刻も早い合意形成に注視しており、事業性の観点からは、大師JCTでは川崎縦貫道路の空間を活用することが可能であり、川崎縦貫道路計画との一本化が図られるという観点からも川崎側が最良と考える。
 - ・インターチェンジの設置についても、国道1号や国道409号等の幹線道路沿いに大規模な公有地や民間事業用地があり、これらを活用した場合、支障物件数も大田区付近に比べて少ないと考えられるため、川崎市側が望ましいと考える。
また、構造についても地上への影響を最小化するために、合意形成を図る上でも地下化が望ましいと考える。
- 以上のことから、東京外かく環状道路と川崎縦貫道路を一本化し、大師JCTへ接続する計画を具体化してもらいたい。

有識者及び周辺自治体等の主な意見と今後の進め方(案)

1. 首都圏・地域の状況、整備効果

- 首都圏の渋滞対策、国際競争力向上の観点などから、外環道の必要性は言うまでもない。
- 関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港等とのネットワークが確立される。

2. 概略ルート、構造等

- 市街地の状況や地域の資源等を考え、地域への影響が少ないルートにするべき。
- 道路整備による地域への効果が最大限発揮されるよう、一日でも早く整備が進むルートや構造を検討してもらいたい。
- 川崎縦貫道路計画との一本化を前提とするべきでは。

3. その他

- 東名高速～湾岸道路間について、可能な限り早期に計画を具体化し、整備を進める必要がある。
- 計画策定のプロセスは非常に重要。地元住民や関係者と早い段階からコミュニケーションを取りながら進めていく必要がある。最初にプロセスを示すことも大事。
- 計画の具体化にあたっては、十分な比較検討により、メリットやデメリットを明らかにし、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてもらいたい。

- 
- これまでの検討及び有識者及び周辺自治体等の意見も踏まえ、
 - ・ 計画の基本的な方針の取りまとめに必要な検討を進める
 - ・ 川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、さらに検討

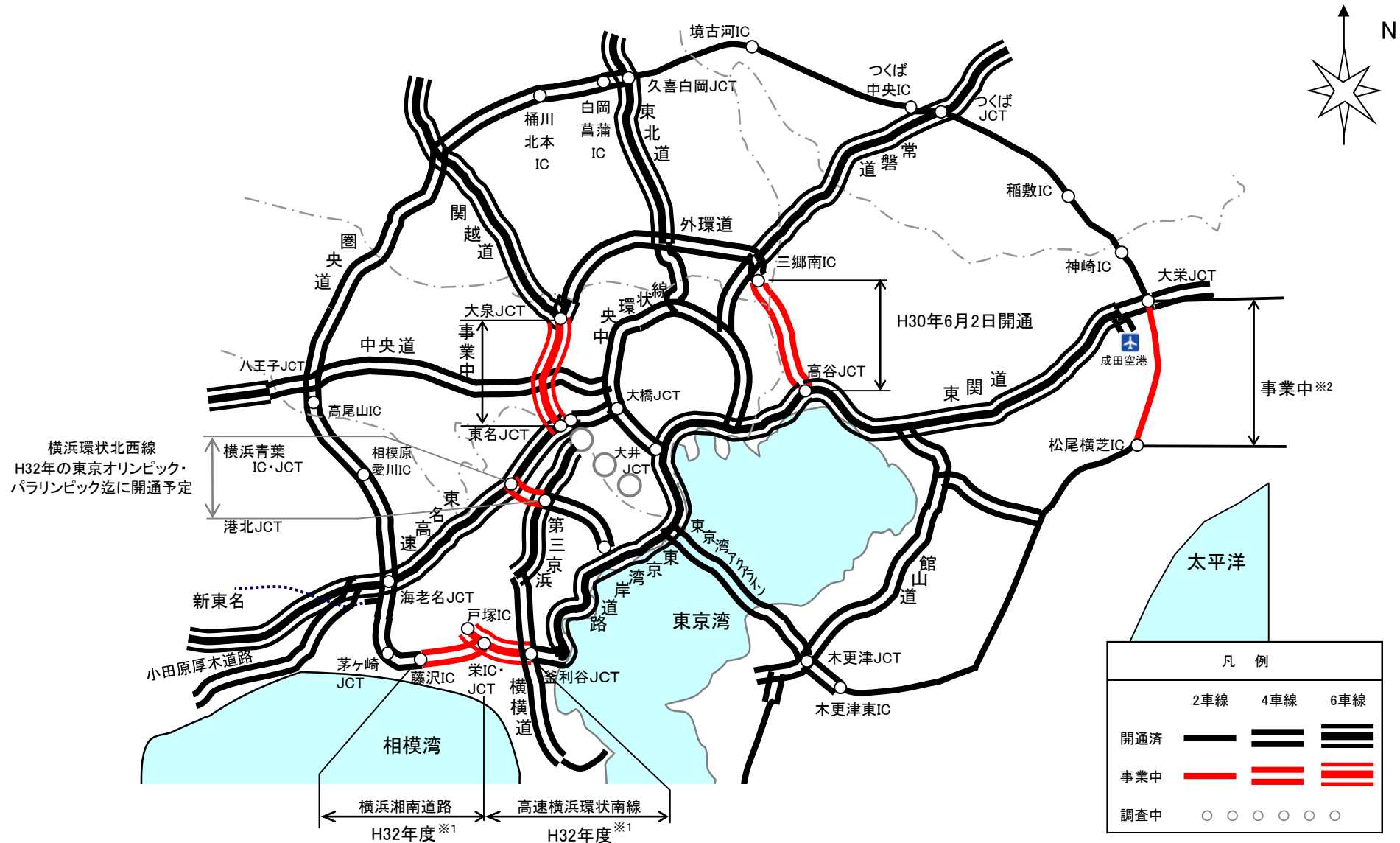
意見聴取 資料

1. 首都圏及び地域の状況・課題
2. 広域的・地域的な整備効果
3. 概略ルート、構造等の比較

1. 首都圏及び地域の状況・課題

(1) 首都圏の状況・課題

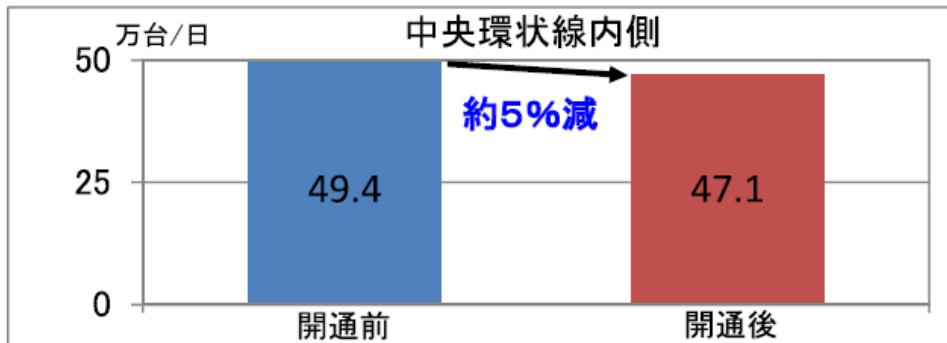
首都圏3環状道路の整備状況



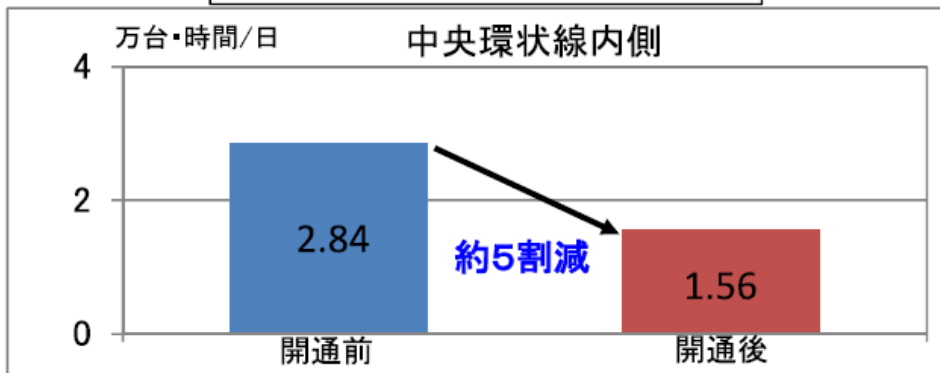
中央環状全線開通に伴う高速道路の交通状況の変化

- 平成27年3月の中央環状品川線の開通後、中央環状線内側の利用交通量は約5%減少し、渋滞損失時間は約5割減少した。
- しかし、依然、旅行速度の低下が生じており、ピーク時には局所的に渋滞が発生している。

交通量の変化



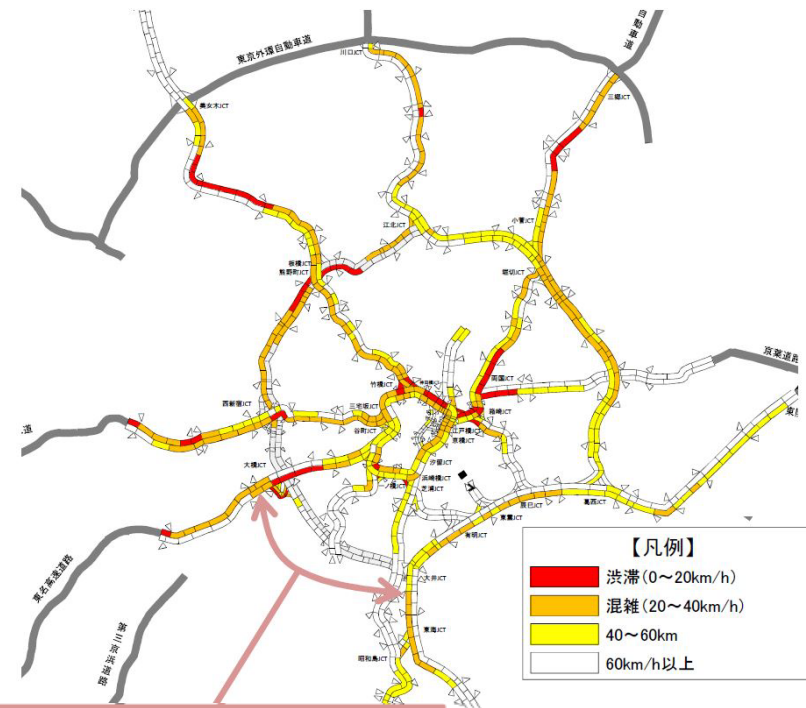
渋滞損失時間の変化



＜使用データ＞車両感知器による平日平均データ
開通前：平成26年3月10日（月）～平成26年6月6日（金）
開通後：平成27年3月10日（火）～平成27年6月5日（金）
※GW期間等の特異日は集計から除く

※1：渋滞損失時間
全交通量を対象とした、規制速度走行時の所要時間に対して生じる遅れ時間で表される渋滞の規模〔所要時間（時間）－規制速度走行時の所要時間（時間）〕×交通量（台）
※2：中央環状線内側
中央環状線及び湾岸線を含まない

中央環状線全通後の交通状況
(ピーク時間の渋滞・混雑状況)



中央環状品川線(約9.4km)
平成27年3月開通

※平成27年7月平日の交通量観測機器を使用
※毎時の平均旅行速度のうち最も低い値を表示

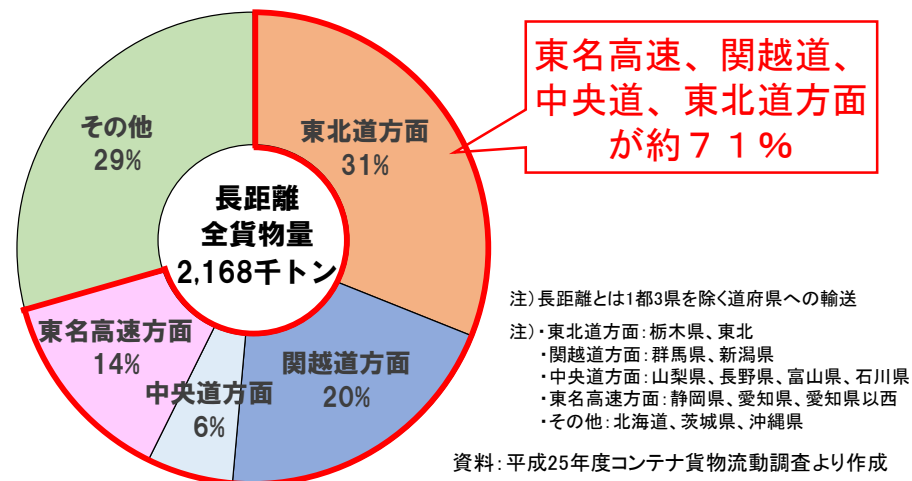
平成27年9月11日 首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)より

- 当該地域は、臨海部に我が国のゲートウェイである羽田空港・京浜港が立地。
- 首都圏のみならず遠方へ輸送するために各放射高速への円滑なアクセスが必要。

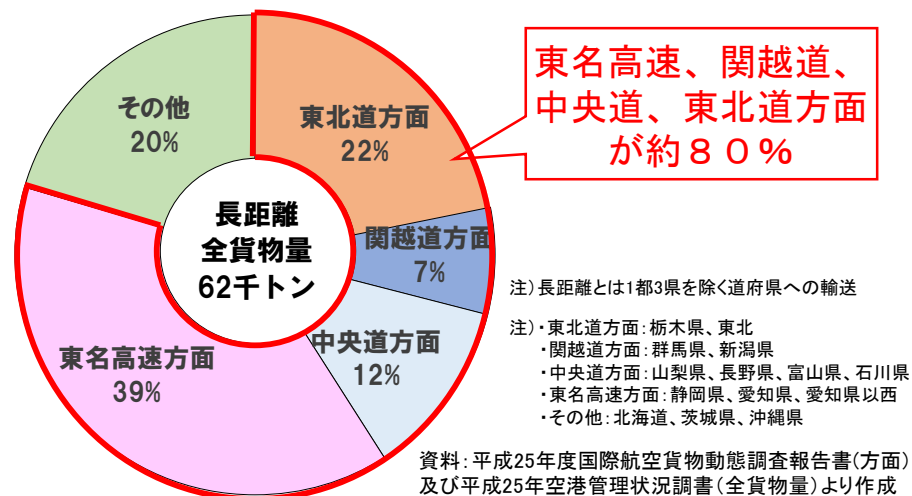


臨海部と主な放射高速の位置関係

※図面上の道路ネットワークは、平成27年度末時点



京浜港の方面別長距離貨物量の割合

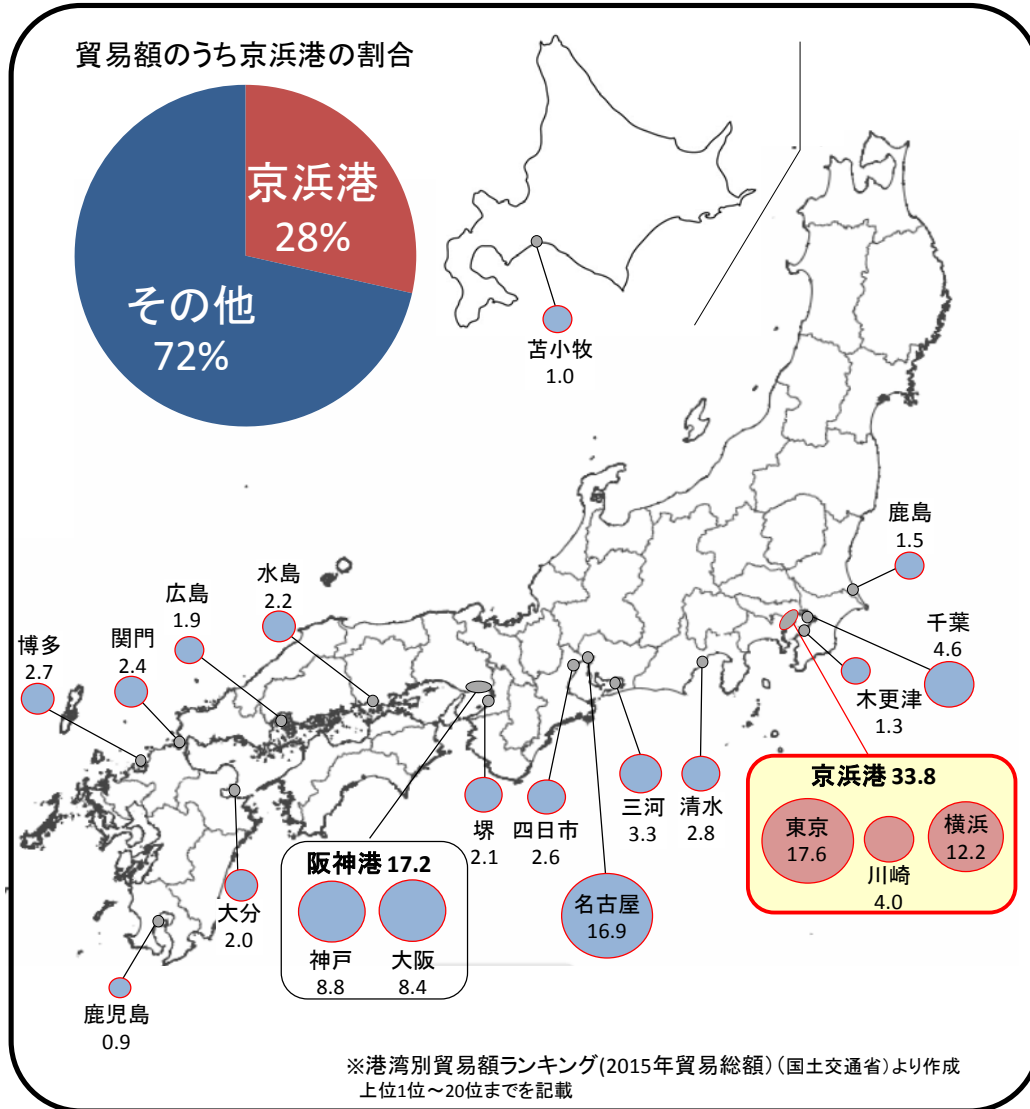


羽田空港の方面別長距離貨物量の割合

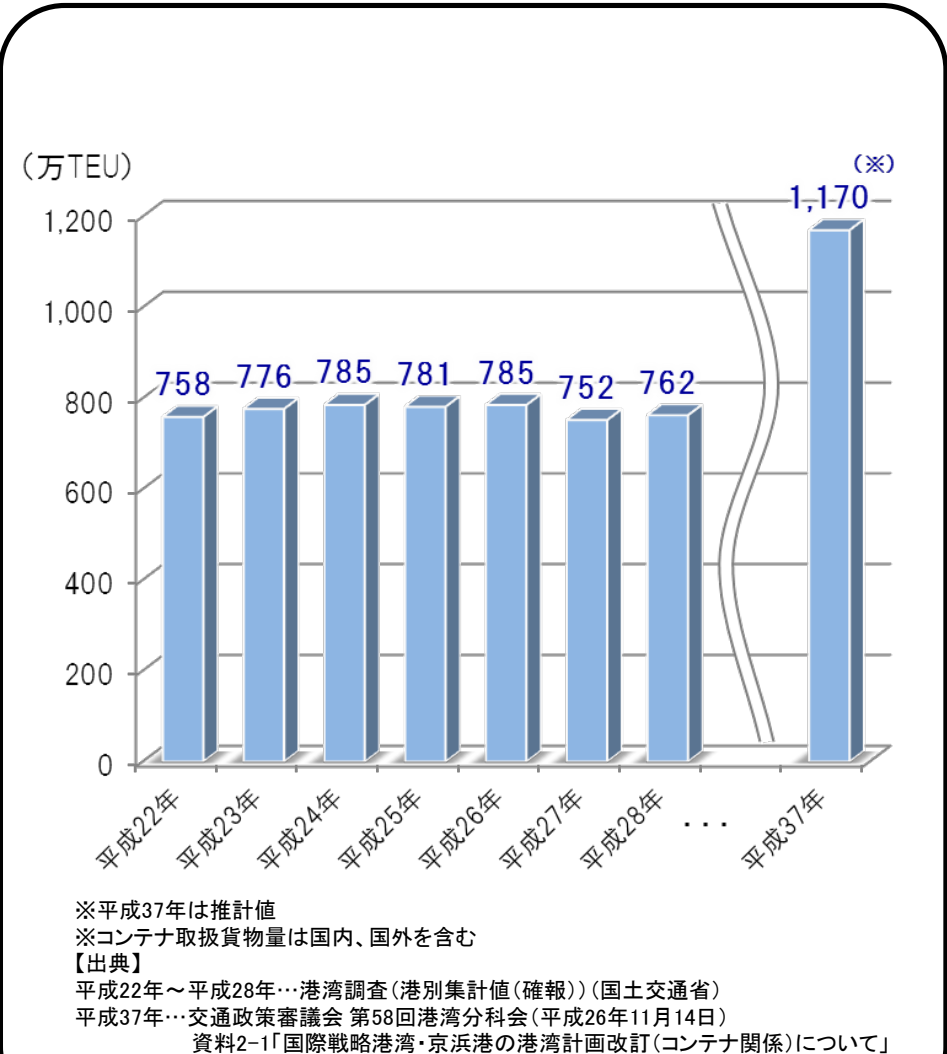
京浜港(東京港、川崎港、横浜港)の貨物量について

- 京浜港は首都圏の貿易の拠点として機能し、国内の貿易額の約3割を取り扱う。
- 京浜港のコンテナ取扱貨物量は、今後増加の見込み。(約10年後に約1.5倍に増加)

■港湾別の貿易額(平成27年)(単位:兆円)



■京浜港のコンテナ取扱貨物量

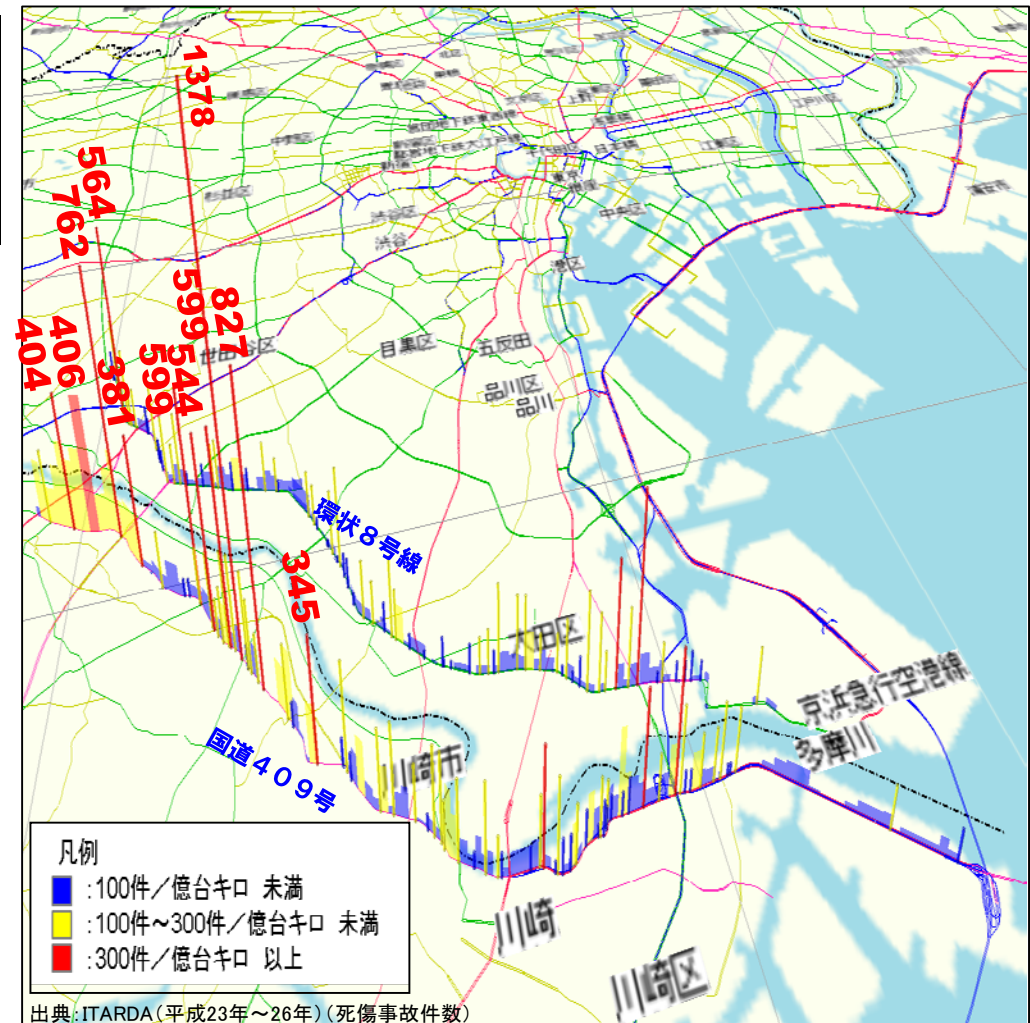
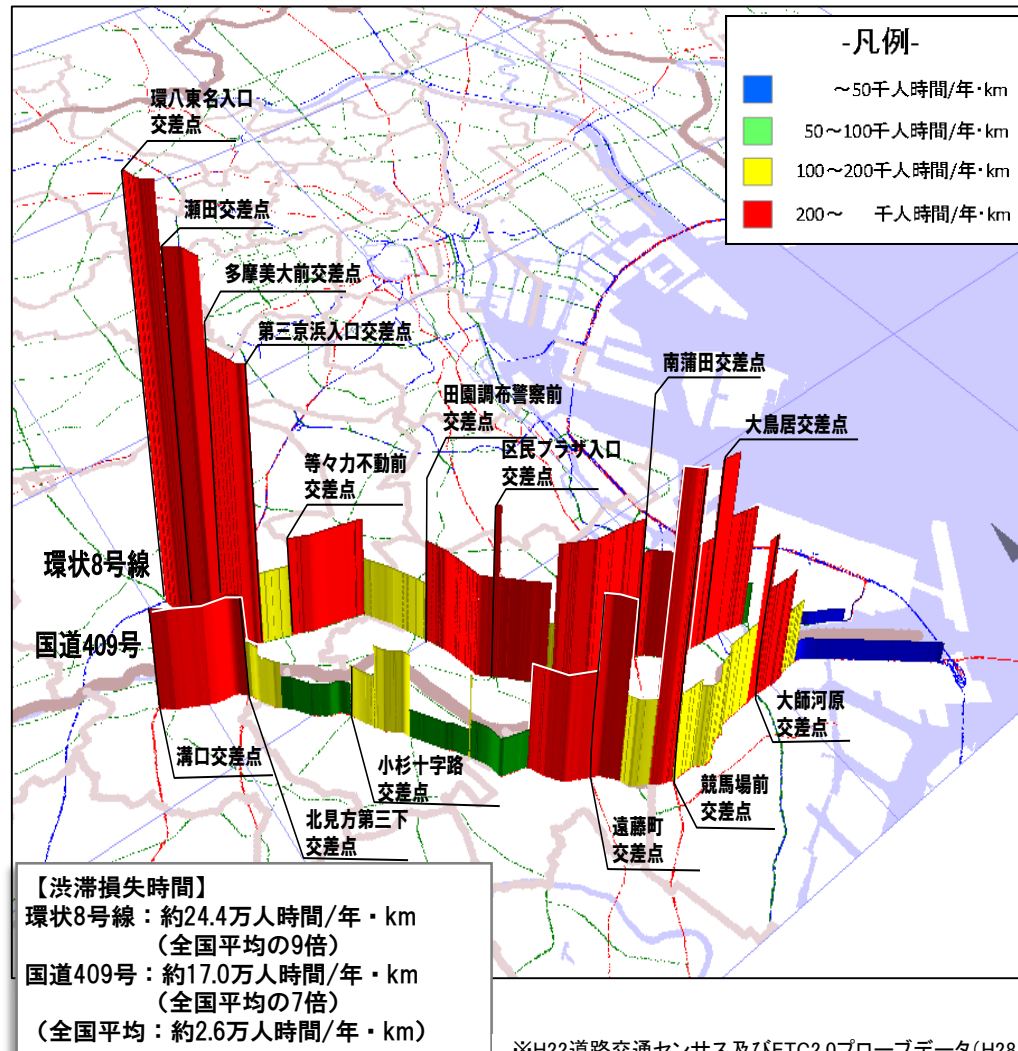


1. 首都圏及び地域の状況・課題

(2) 地域の状況・課題

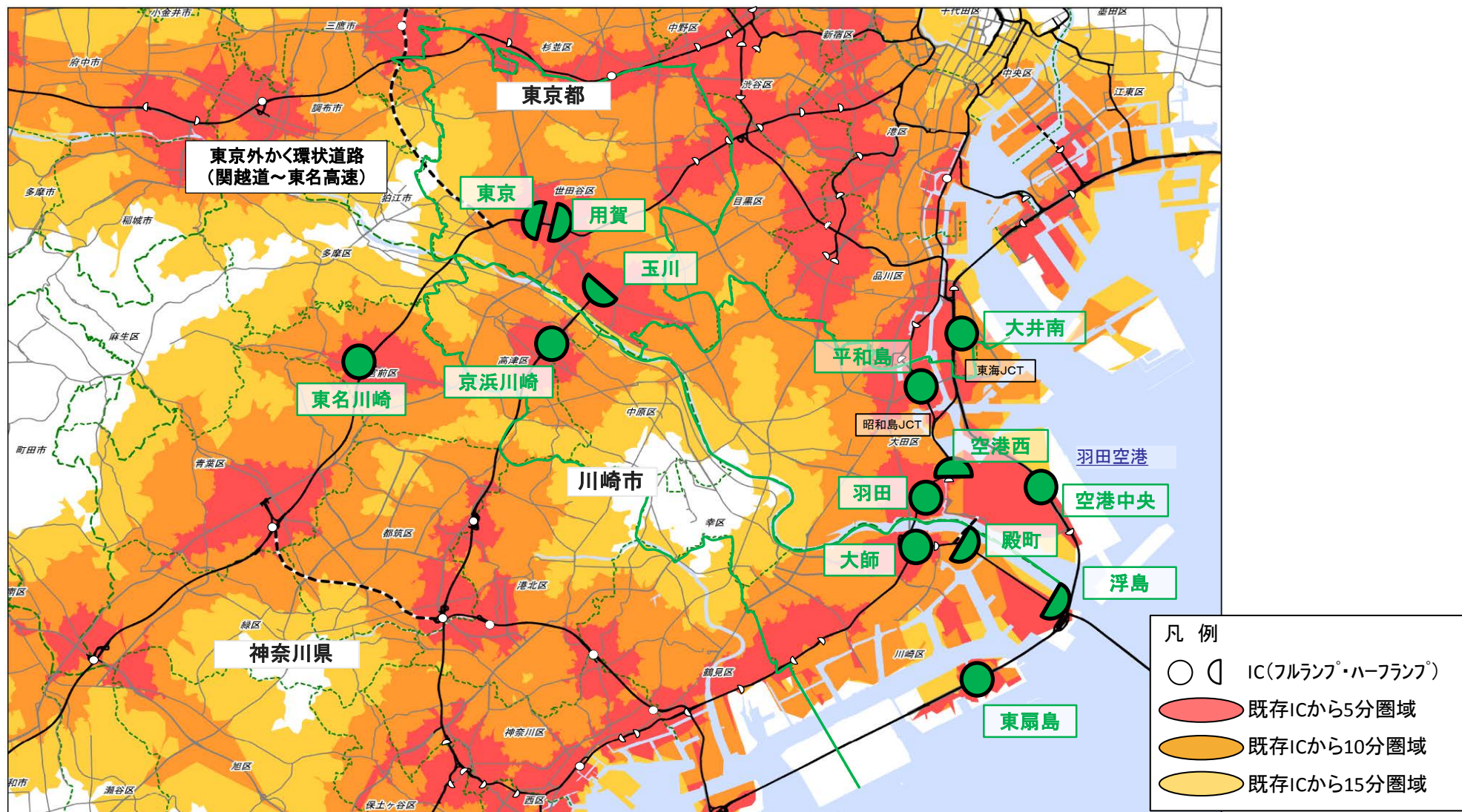
環状8号線・国道409号の渋滞損失・死傷事故率

- 主要幹線道路である環状8号線・国道409号の渋滞損失は、全国平均の7～9倍。
特に、環状8号線の東名高速～第三京浜間が著しい。
- 主要幹線道路である環状8号線・国道409号においては、死傷事故率が300件/億台キロ以上の箇所が多く存在している。



※H22道路交通センサス及びETC2.0プローブデータ(H28.9～11(平日))から算定

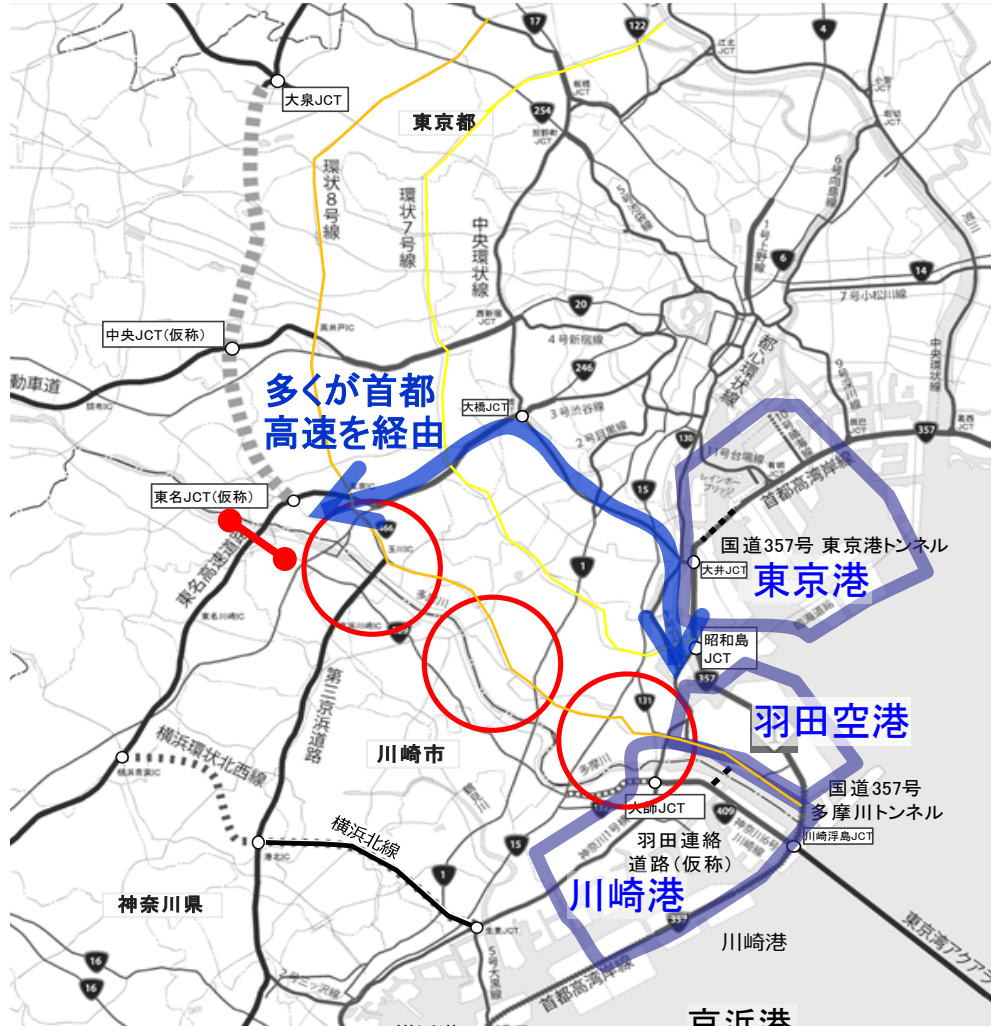
- 東京区部南西部や川崎市域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。



※既存路線及び事業中路線(外環(関越～東名)、横浜環状北線・北西線)のICからの時間圏域を算出 ※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点
 ※H27.4～9(平日)民間プローブデータから算定。民間プローブデータのない路線は、10km/hと想定

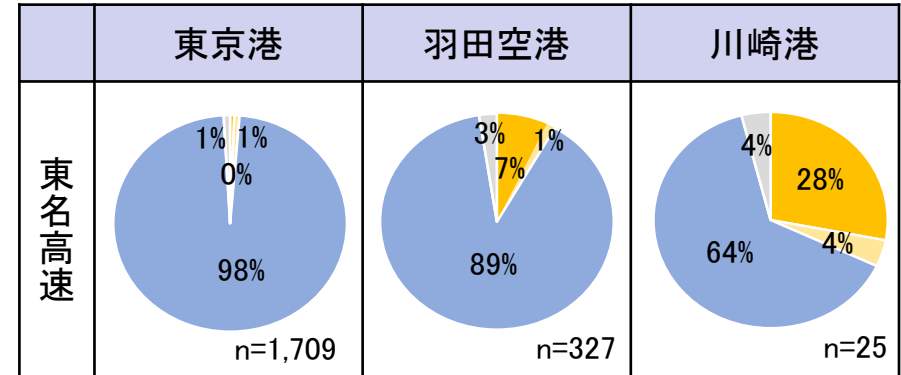
2. 広域的・地域的な整備効果

- 湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセスは、その多くが首都高速を經由。
- 外環道(東名高速～湾岸道路間)の整備により交通が転換し、都心部の渋滞緩和が期待される。



※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点

■湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセス道路の分担率



※H28.4～6のETC2.0ブローブ

■所要時間の短縮効果(川崎港の事例)



※所要時間は、ETC2.0(H28.4～6データ)を用いて算出(平均値と90%タイル値を表記)

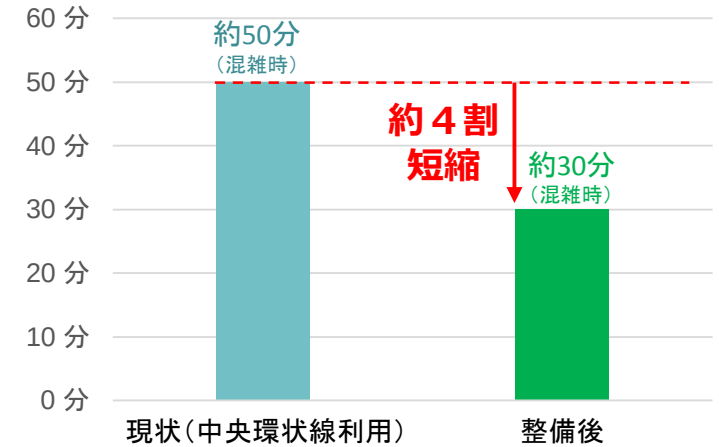
※外環(東名～湾岸、関越～東名)は、外環(関越～東名)の設計速度80km/hと設定

※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点

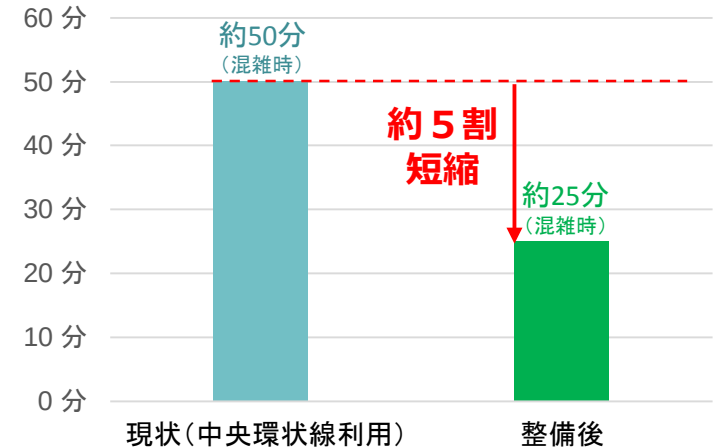
- 羽田空港～多摩地域間の高速バス移動は、中央環状線を利用。
- 外環道(関越道～湾岸道路間)の整備により移動時間が短縮し、利便性が向上。



[事例] 調布IC⇄国内線ターミナルの所要時間



[事例] 調布IC⇄国際線ターミナルの所要時間



出典: H27道路交通センサス混雑時旅行速度より算出

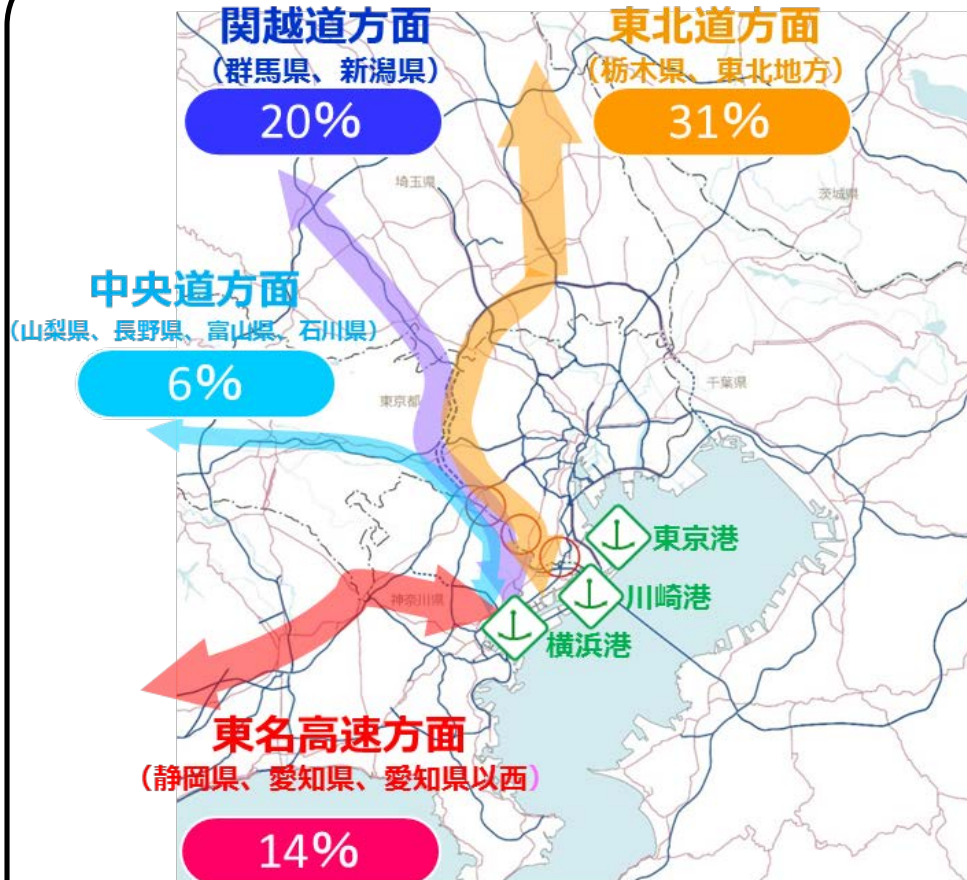
※国内線: 空港中央IC、国際線: 羽田IC・空港西ICと設定

※外環道(関越～東名、東名～湾岸)は80km/hと設定

※所要時間は混雑時旅行速度により算出した調布ICから空港中央IC・羽田IC・空港西ICまでの所要時間と空港中央IC・羽田IC・空港西ICから調布ICまでの所要時間を平均した時間

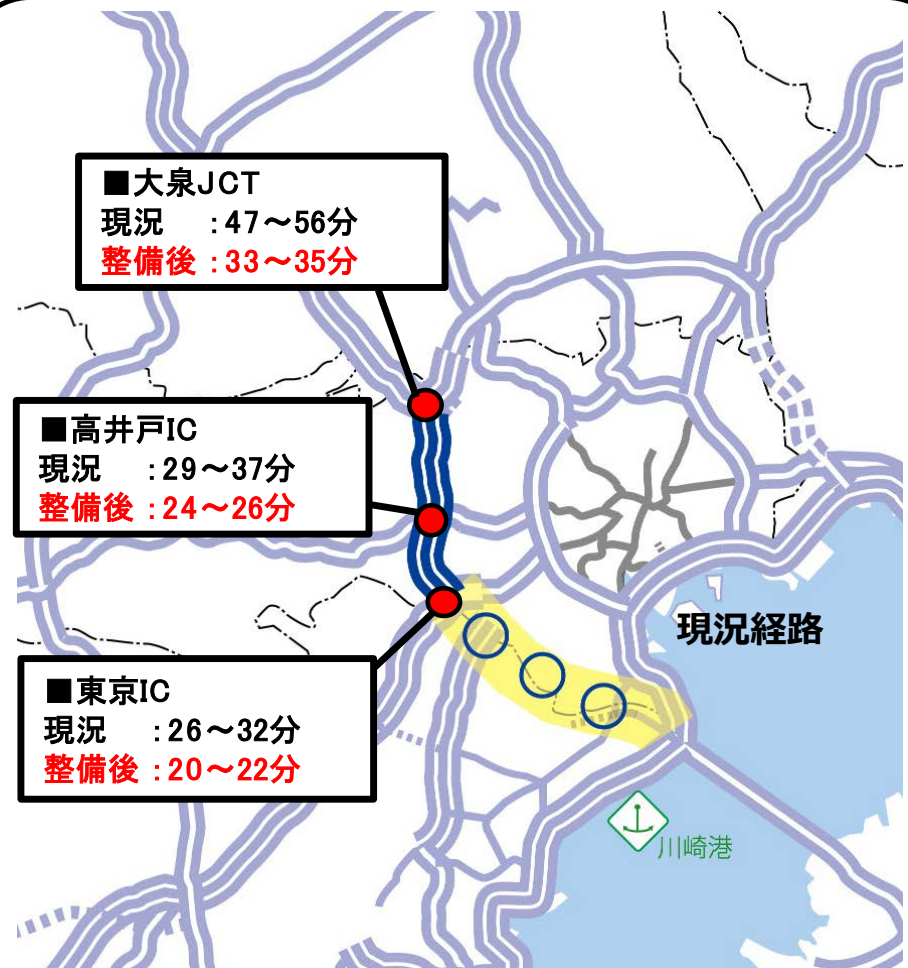
- 京浜港発着の長距離輸送は、東名高速、中央道、関越道、東北道の4方面で約7割を占める。
- 外環道(東名高速～湾岸道路間)の整備によりアクセス機能が向上し、物流の効率化が期待される。

■京浜港の方面別長距離貨物量の割合



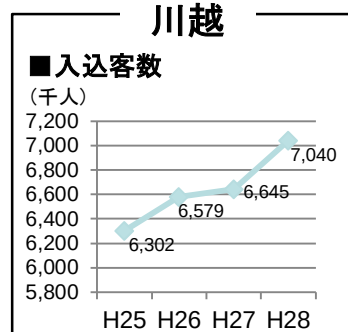
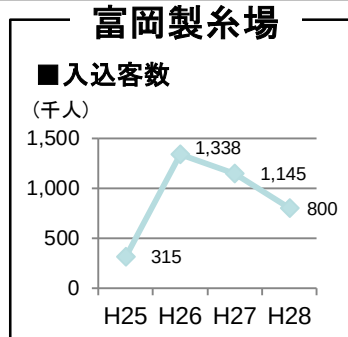
※長距離とは1都3県を除く道府県への輸送
 ※その他については、北海道、茨城県、沖縄県
 資料：平成25年度コンテナ貨物流動調査より作成

■所要時間の短縮効果(川崎港の事例)

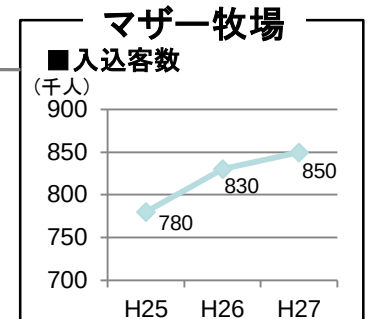
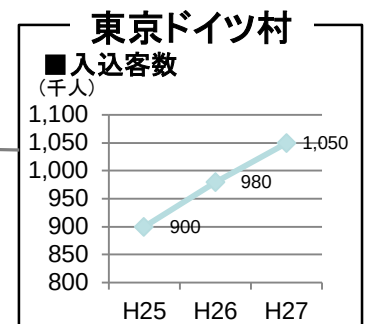
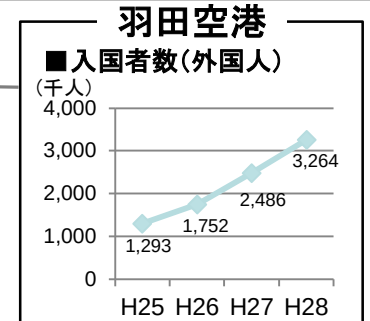


※所要時間は、ETC2.0(H28.4～6データ)を用いて算出
 (平均値と90%タイル値を表記)
 ※外環(東名～湾岸、関越～東名)は、外環(関越～東名)の設計速度80km/hと設定
 ※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点

- 東京南西部や多摩地域、群馬・埼玉などと房総半島とのアクセスが向上し、より広域的な観光圏が形成され、観光振興が期待される。
- 例えば、川越市では観光入込客数が年々増加しており、東名高速～湾岸道路の整備により羽田空港からのアクセスが向上し、さらなる観光客の誘致や、周遊の促進に期待。



※所要時間は、ETC2.0(H28.9～11データ)を用いて算出(所要時間の10%と95%タイル値を表記)
外環(東名～湾岸、関越～東名)は、外環(関越～東名)の設計速度80km/hと設定

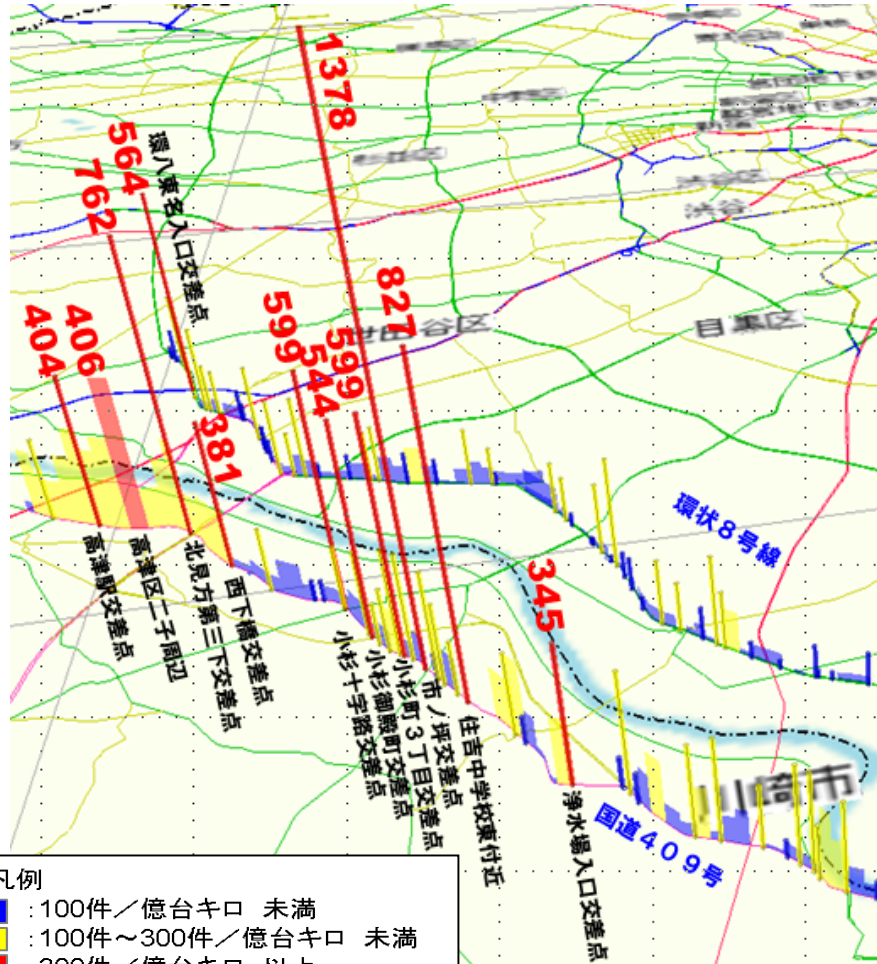


※図面上の道路ネットワークは、平成28年度末時点

- 11

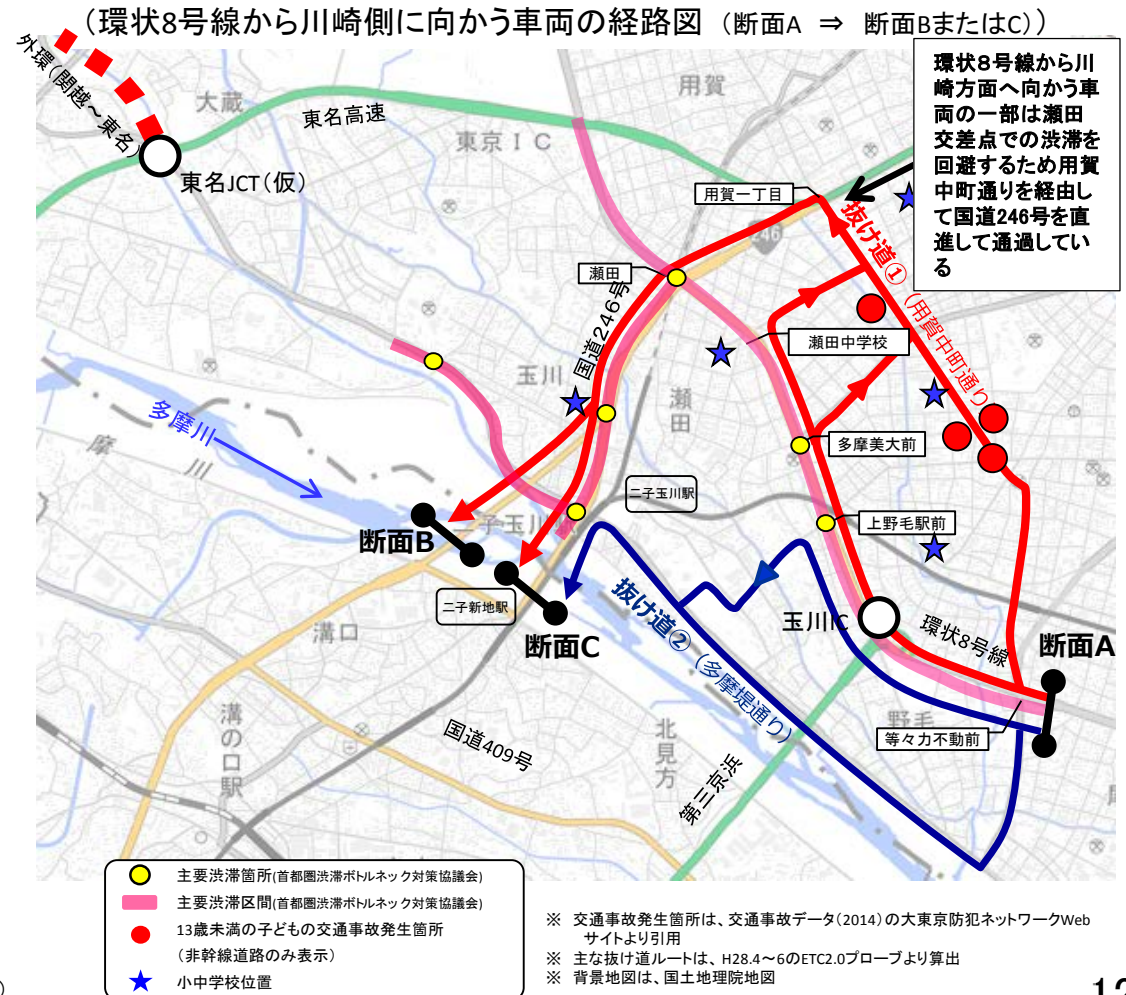
- 環状8号線・国道409号において死傷事故率が300件/億台キロ以上の箇所が多く存在している。
- また、環状8号線の混雑により、生活道路を利用した抜け道交通が生じている。
- 外環道(東名高速～湾岸道路間)の整備により交通分担が適正化され、交通事故の減少などにより生活環境の改善が期待される。

■ 環状8号線、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



出典: ITARDA(平成23年～26年)(死傷事故件数)

■ 環状8号線の主な抜け道のルート



3. 概略ルート、構造等の比較

起終点(湾岸道路との接続位置)

概要図			 凡 例 高速自動車国道 首都高速道路 一般国道(指定区間) 一般国道(指定区間外) 主要地方道 東京側で湾岸道路に接続する案 川崎側で湾岸道路に接続する案		
比較案			案1東京側で湾岸道路に接続		案2川崎側で湾岸道路に接続
湾岸道路への接続位置			1号羽田線昭和島JCTに接続し、東海JCTで湾岸線に接続		1号横羽線大師JCTに接続し、川崎浮島JCTで湾岸線に接続
広域的な視点	交通円滑化		湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセスは、その多くが首都高速経由。これらの交通が転換し、都心部の渋滞緩和が期待される。		
	空港アクセスの向上		調布IC⇄羽田空港の所要時間※	中央環状線経由と比較して約4割(国内線)/約5割(国際線)の短縮	中央環状線経由と比較して約4割(国内線)/約5割(国際線)の短縮
	港湾アクセスの向上	東京港	東京港⇄大泉JCTの所要時間※	中央環状線経由と比較して約7割の短縮	中央環状線経由と比較して約6割の短縮
		川崎港	川崎港⇄大泉JCTの所要時間※	中央環状線経由と比較して約6割の短縮	中央環状線経由と比較して約7割の短縮
	災害時の迅速な対応		災害時のリダンダンシーが確保される。		
	観光振興		多摩地域などと房総半島とのアクセスが向上し、より広域的な観光圏が形成され、観光振興が期待される。		
地域的な視点	渋滞・交通事故		周辺地域の渋滞の緩和、交通事故の削減に寄与する。 (具体的な効果の程度はインターチェンジの設置の有無や位置に依存)		
事業性(用地取得等)			昭和島JCT付近では、大規模な土地の改変が必要。		大師JCT付近では、川崎縦貫の空間を活用することが可能。
川崎縦貫道路計画との関係			東京側を通るため川崎縦貫道路計画との一本化は図れない。		川崎市内を縦貫し大師JCTと接続するため川崎縦貫道路計画との一本化が図れる。

※:一例として区間を設定し、H27道路交通センサス混雑時平均旅行速度より所要時間を算出。外環道(関越～東名、東名～湾岸)は80km/hと設定

概要図

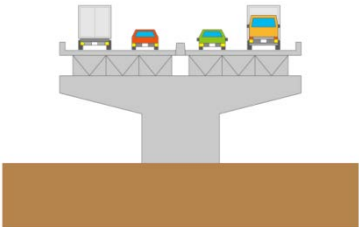


比較案		案1 東京側で第三京浜に接続	案2 川崎側で第三京浜に接続
第三京浜との接続位置		第三京浜玉川IC付近	第三京浜玉川料金所付近
交通	周辺の高速道路との接続	第三京浜が外環道、東名高速等と接続され、広域ネットワークを形成	
	既存道路への影響	・第三京浜が高速道路ネットワークに接続されることから、周辺の一般道路の渋滞緩和が期待される。 ・既存の玉川IC部で外環道と接続することから工事中の切り回し等の影響が考えられる。	・第三京浜が高速道路ネットワークに接続されることから、周辺の一般道路の渋滞緩和が期待される。 ・国道409号に接続する場合、川崎縦貫道路計画との一本化が更に図られる。
事業性	用地取得等	・周辺に野毛大塚古墳（都指定史跡）や埋蔵文化財包蔵地が点在している。 ・支障物件数が数百件程度と多い。 ・公務員宿舎跡地（公園予定地）の活用が考えられる。	・玉川料金所及び民間事業所がある。
	その他	・周辺に等々力溪谷（都指定名勝）等もある。 ・都市公園が不足しているエリアであり、周辺では玉川野毛町公園の整備がなされている。	・民間事業所の1つである物流施設はH27年度に完成し、H30年度には拡張を予定。

中間IC 想定位置	凡 例 高速自動車国道 首都高速道路 一般国道(指定区間) 一般国道(指定区間外) 主要地方道 大田区付近 川崎市付近																												
中間IC	案1 大田区付近		案2 川崎市付近																										
道路交通 への影響	・IC利用交通量はいずれも2～3万台であり、大きな差はない。 ・外環本線の交通量は、ICを設置しない場合に比べ増加。案1と案2での大きな差はない。 ・ICを設置しない場合に比べて、周辺一般道の交通量は減少。																												
高速道路 アクセス 不便地域の 解消	・周辺地域の高速道路アクセスが向上する。 <table><tr><td></td><td>10分圏域</td><td>15分圏域</td></tr><tr><td>大田区</td><td>約4割増</td><td>(変化なし)</td></tr><tr><td>川崎市</td><td>約2割増</td><td>約1割増</td></tr><tr><td>計</td><td>約3割増</td><td>約1割増</td></tr></table>			10分圏域	15分圏域	大田区	約4割増	(変化なし)	川崎市	約2割増	約1割増	計	約3割増	約1割増	・周辺地域の高速道路アクセスが向上する。 <table><tr><td></td><td>10分圏域</td><td>15分圏域</td></tr><tr><td>大田区</td><td>約3割増</td><td>(変化なし)</td></tr><tr><td>川崎市</td><td>約3割増</td><td>約2割増</td></tr><tr><td>計</td><td>約3割増</td><td>約1割増</td></tr></table>				10分圏域	15分圏域	大田区	約3割増	(変化なし)	川崎市	約3割増	約2割増	計	約3割増	約1割増
	10分圏域	15分圏域																											
大田区	約4割増	(変化なし)																											
川崎市	約2割増	約1割増																											
計	約3割増	約1割増																											
	10分圏域	15分圏域																											
大田区	約3割増	(変化なし)																											
川崎市	約3割増	約2割増																											
計	約3割増	約1割増																											
事業性 (用地取得等)	・国道1号や環状8号線等の幹線道路沿いに公有地や大規模な民間事業所用地がないことから、支障物件数が多くなる可能性がある。 ・埋蔵文化財包蔵地、史跡が点在している。		・国道1号や国道409号等の幹線道路沿いに大規模な公有地や民間事業所用地がある。 ・これらを活用する場合、支障物件数は案1に比べて少ない。 ・埋蔵文化財包蔵地、史跡は案1に比べて少ない。																										

※IC利用交通量、IC圏域人口については、第三京浜～湾岸道路間の概ね中間付近にICを東京側又は川崎側に設置したものと仮定し、算出。
 ※圏域人口は、H27国勢調査を基に、人口メッシュの中心点が圏域内に含まれる場合、当該メッシュ内の人口を計上し算出。なお、川崎市は、東名高速～湾岸道路間の沿線区である川崎区、幸区、中原区、高津区が対象。
 既存路線及び事業中路線(外環(関越～東名)、横浜環状北線・北西線)のICからの時間圏域を算出。
 ※H27.4～9(平日)民間プローブデータから算定、民間プローブデータの無い路線は10km/hと想定。

○外環道(東名高速～湾岸道路間)の構造については、大都市部での事例を参考に、地下式、掘割式(半地下式)、高架式が考えられる。

比較案	案1 地下式	案2 掘割(半地下)式	案3 高架式
イメージ図	 ＜事例＞外環道(関越道～東名高速)等	 ＜事例＞外環道(大泉JCT～和光北IC)等	 ＜事例＞外環道(和光北IC～三郷南IC)等
道路構造	地下式のため、地表部のコントロールポイントの回避が可能。	- 掘割式のため、案1に比べて地表部のコントロールポイントが多い。 - 環境施設帯が必要となる。	- 高架式のため、案1に比べて地表部のコントロールポイントが多い。 - 環境施設帯が必要となる。
環境	- 地表を改変する範囲はJCT・IC部のみであるため、他案に比べ環境への影響が小さい。 - JCT・IC部では地盤沈下や地下水への影響について検討する必要がある。	- 案1に比べて地表を改変する範囲が大きいため、環境への影響が大きい。 - 地盤沈下や地下水への影響について検討する必要がある。	- 案1に比べ地表を改変する範囲が大きいため、環境への影響が大きい。 - 他案に比べ道路の存在に対し日照障害、電波障害等の配慮が連続的に必要。
景観	JCT・IC部、換気塔で景観への配慮が必要。	案1に比べて景観への配慮が連続的に必要。	高架式となるため、他案に比べて景観への影響が大きい。
事業性 (移転の影響等)	他案に比べて移転棟数は少ない。	- 案1に比べて移転棟数が多い。 - 周辺地域に点在している史跡等への影響が考えられる。 - 案1に比べて機能補償道路の整備が多くなる。	
その他 (地域の分断)	他案に比べて道路構造物による地域分断への影響が小さい。	案1に比べて道路構造物による地域分断への影響が大きい。	

○ コントロールポイントとして、文化財指定された史跡などが点在している。

	東京都(世田谷区と大田区)	川崎市
	代表的な施設	代表的な施設
文化財指定 史跡等	等々力溪谷、野毛大塚古墳、亀甲山古墳、池上本願寺(国指定)等多数	川崎河港水門(国登録)、春日神社(県指定)等
神社仏閣	池上本門寺等	川崎大師等
学校	大学:東邦、駒澤、国土館、産業能率、成城、多摩美術、東京農業、日本体育、日本、武蔵工業(10箇所)	大学:日本医科、洗足学園音楽(2箇所)
病院 (災害拠点病院)	東邦大学医療センター大森病院 大森赤十字病院、東京労災病院、池上総合病院、荏原病院(5箇所)	川崎市立川崎病院、日本医科大学武蔵小杉病院、帝京大学医学部付属溝口病院(3箇所)
公園	砧公園、等々力溪谷公園等	等々力緑地等
工場等	多摩川清掃工場、砧下浄水場等	等々力水処理センター等

