

## 《参考》地下構造の場合の各インターチェンジの影響

		世田谷通りインターチェンジ	国道20号インターチェンジ	東八道路インターチェンジ	青梅街道インターチェンジ	目白通りインターチェンジ
接続道路 の現況	車線数	2車線	4車線	(都計4車)	4車線	4車線
	交通量	28,147台/日	48,797台/日	—	50,676台/日	43,469台/日
	大型車混入率	17.6	19.9	—	16.4	15.9
	混雑度	2.05	1.11	—	1.33	1.27
開削ボックス(完成後も地上の利用が困難な区間を含む)の延長		約0.6kmの増	約1.5kmの増	約0.7kmの増	約1.5kmの増	増なし (JCTの範囲内)
全線(約16km)に対する割合		4%	9%	4%	9%	0%
開削ボックス(完成後も地上の利用が困難な区間を含む)の区間内にある建物数		約100棟増	約450棟増	約200棟増	約400棟増	増なし (JCTの範囲内)
費用		インターチェンジ1箇所あたり約1,000億円前後の増(目白通りインターチェンジは、ジャンクションの範囲内となるため約数十億円の増)				

注1) 交通量、大型車混入率、混雑度は平成11年度道路交通センサスの値

混雑度 = 交通量(台/12h) / 交通容量(台/12h)

注2) 延長、建物数は、都市計画図をもとに、地下構造を想定し、以下の仮定で建物数を数えたもの。

注3) 開削ボックスの延長・建物数・費用は、インターチェンジがある場合とない場合の差を示したもの。

注4) 開削ボックスと考えられる区間には、工事後埋戻しをして、地上を住宅や公園等に利用可能な区間と、地上部が連絡路等となり完成後、利用が困難な区間の2つのケースが考えられます。

・インターチェンジのアクセス位置・方法は、現都市計画のアクセス位置・方向と同じと仮定。

・本線の深さ(土被り)は、シールドで20m程度、開削ボックスで5m程度と仮定。

・連絡路は、勾配5%程度で地上とすりつけと仮定。

・開削ボックスと考えられる(地上を住宅や公園に利用可能な区間)区間は、連絡路が本線から分岐する位置から地表に出る位置までと仮定。

・開削ボックスと考えられる(完成後も地上の利用が困難な区間)区間は、連絡路から地表に出る位置からと仮定。

現都市計画の区域内にある建物数

約3,010棟(10割)

インターチェンジがある場合、開削ボックス(完成後も地上の利用が困難な区間を含む)の区間内にある建物数

約2,060棟(約7割)

インターチェンジがない場合、開削ボックス(完成後も地上の利用が困難な区間を含む)の区間内にある建物数

約1,000棟(約3割)

うち開削ボックス(完成後も地上の利用が困難な区間)の建物数

約480棟(約2割以下)