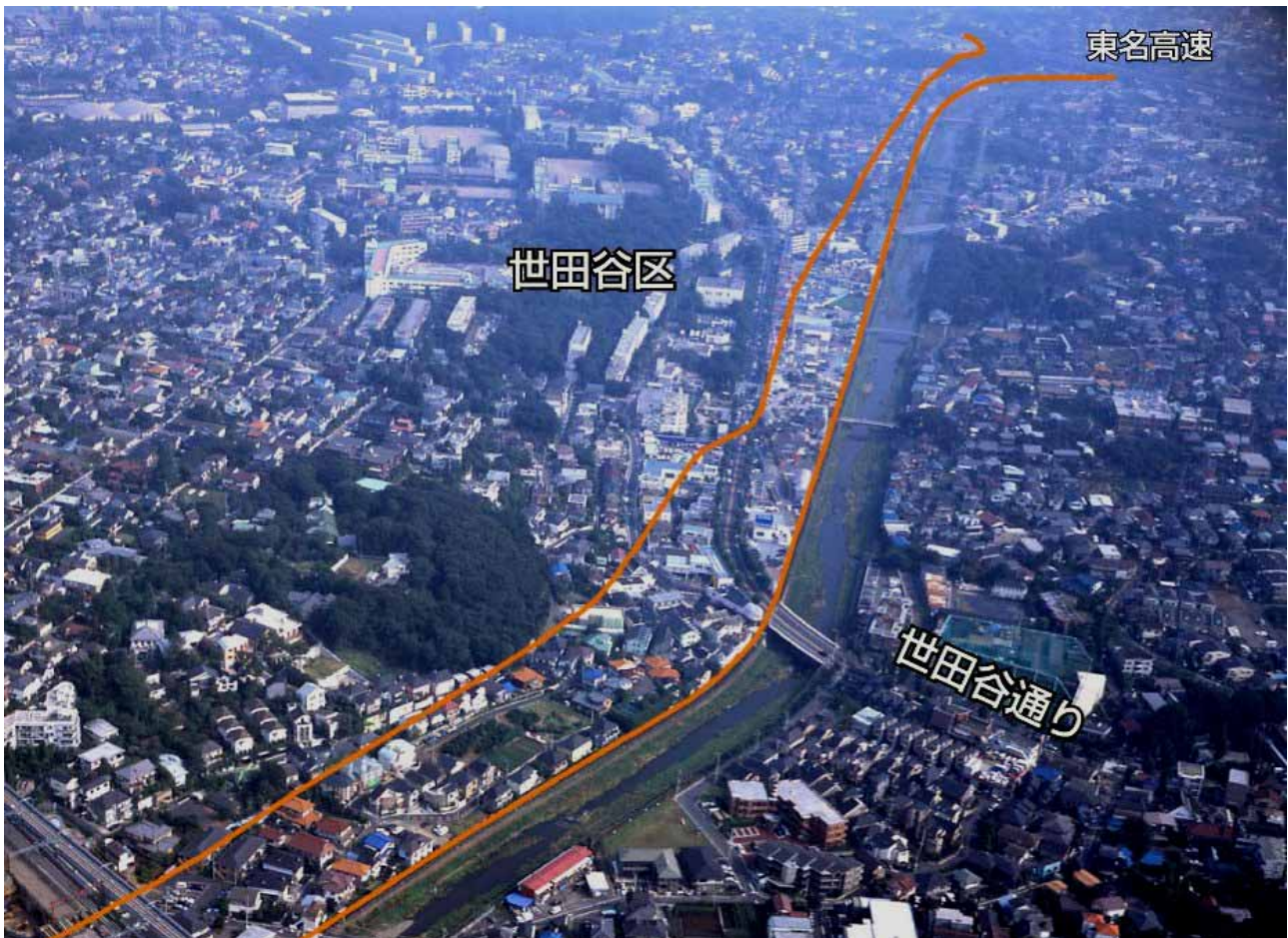


## 世田谷通りインターチェンジ について



— は、昭和 41 年に決定された都市計画線の目安です。

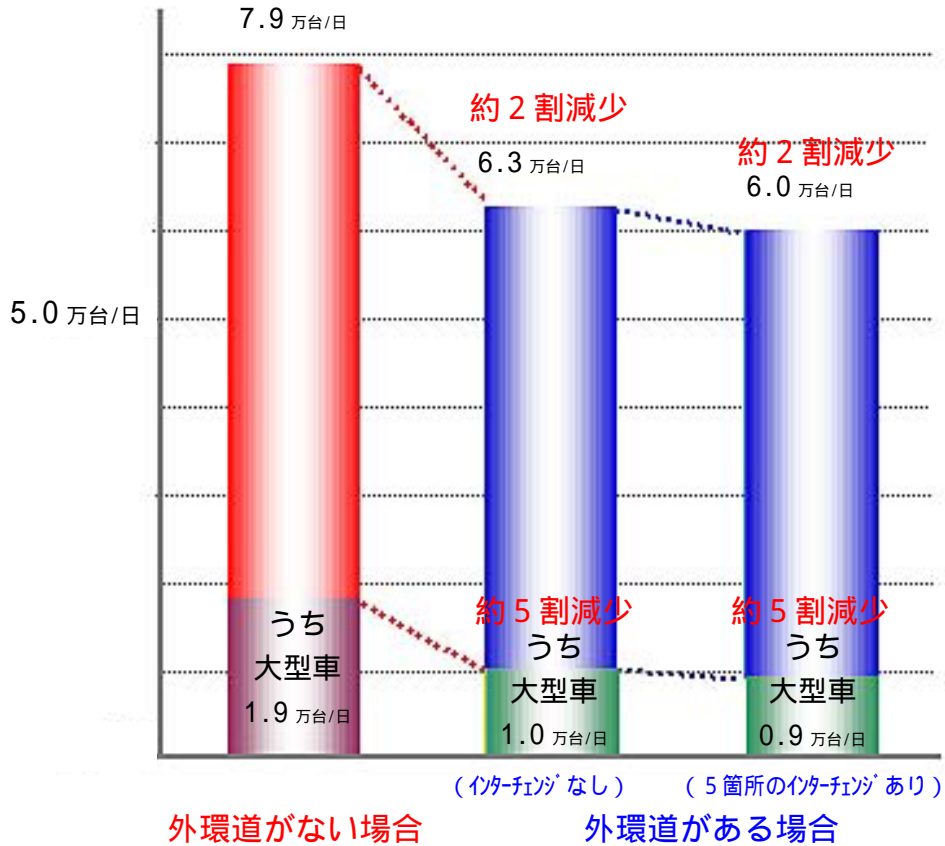
# 1. 交通について

## 【環 8 交通量の変化】

外環道の開通で環 8 の交通量はインターチェンジの有無にかかわらず約 2 割減少します。大型車はインターチェンジの有無に関らず約 5 割減少します。

環状 8 号線の交通量  
(千歳台交差点 ~ 環 8 船橋交差点)

(断面交通量は、平成 11 年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。)





## 【インターチェンジの利用交通量】

1日約1.2万台の利用が見込まれます。(この1.2万台は、世田谷通りで上り下り方向に分かれると考えられます。)

5箇所のインターチェンジがある場合



世田谷通り (成城3丁目付近)



世田谷通りインターチェンジだけがある場合



注) 利用交通量は、平成11年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。

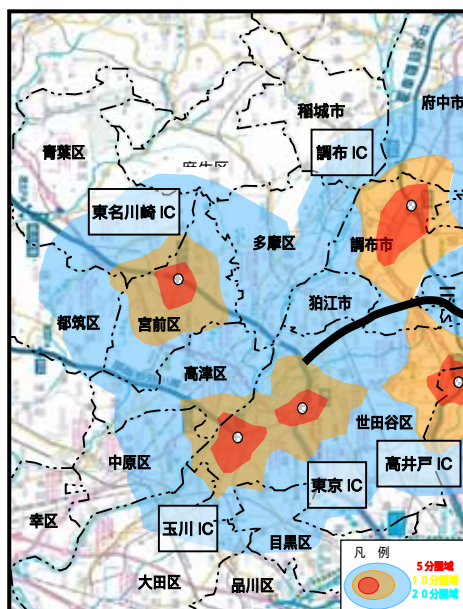
## 【最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間圏域】

世田谷通りインターチェンジがある場合、最寄りのインターチェンジへのアクセス時間は以下の通りです。

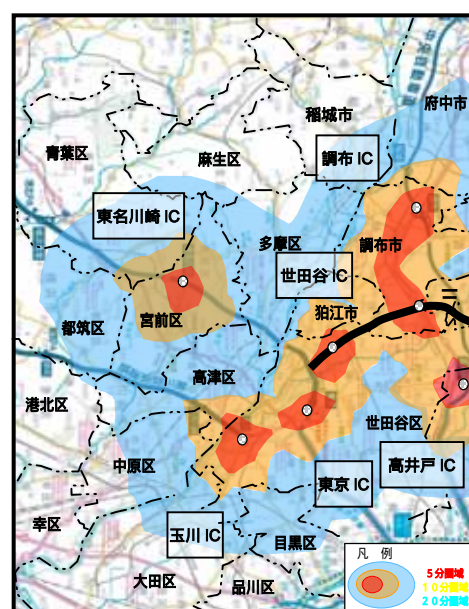
狛江市のほぼ全域が10分～15分の時間短縮となります。

世田谷区の西部が10分以上の時間短縮となります。

インターチェンジがない場合



インターチェンジがある場合



## 2. 生活への影響について

【移転】インターチェンジがある場合、最大約70棟の新たな移転が必要となります。  
 なお、整備には数百億円の追加費用を要します。

世田谷通りインターチェンジがない場合



開削ボックス区間：約180棟

凡例	
開削ボックス	
開削ボックス(埋め戻し部)	
シールドトンネル	

(注)・建物数は、現在の都市計画のアクセス位置・方向と同じ等と想定した地下構造の場合の建物数を都市計画図を用いて数えたものです。  
 ・地上部街路による影響は含まれておりません。

世田谷通りインターチェンジがある場合



開削ボックス区間約250棟  
 整備に数百億円の追加費用

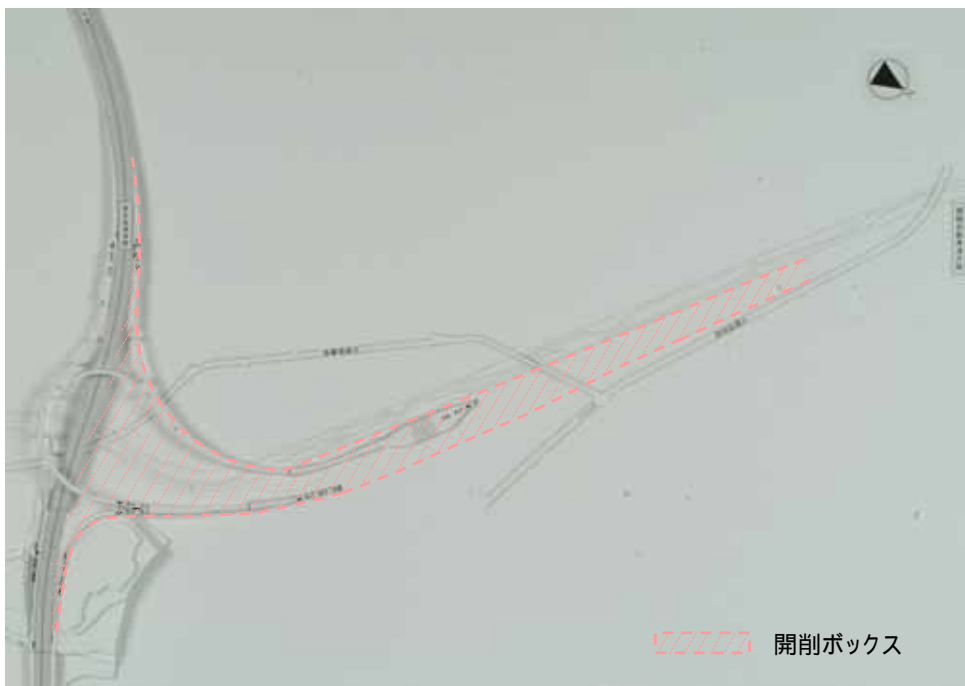
凡例	
開削ボックス	
開削ボックス(埋め戻し部)	
シールドトンネル	

(注)・建物数は、現在の都市計画のアクセス位置・方向と同じ等と想定した地下構造の場合の建物数を都市計画図を用いて数えたものです。  
 ・地上部街路による影響は含まれておりません。



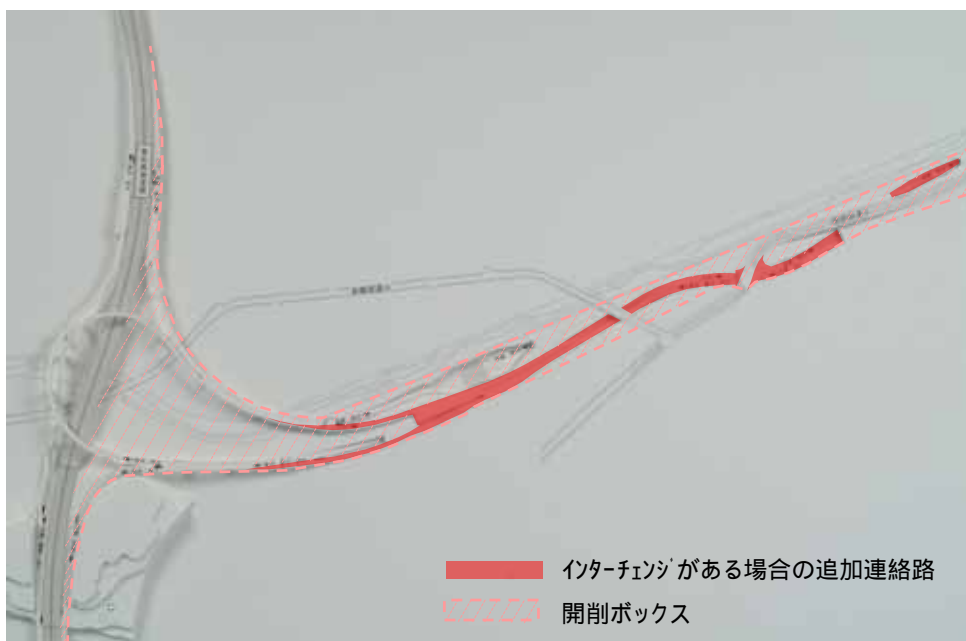
【地域分断】インターチェンジがある場合、世田谷通り近傍で工事中及び完成後に地域分断が新たに生じる可能性があります。

世田谷通りインターチェンジがない場合のイメージ模型



自動車専用道路のイメージ模型であり、別途、地先アクセス道路等について検討する必要があります。

世田谷通りインターチェンジがある場合のイメージ模型



自動車専用道路のイメージ模型であり、別途、地先アクセス道路等について検討する必要があります。

開削工事事例（首都高埼玉新都心線）



地下出入口の例

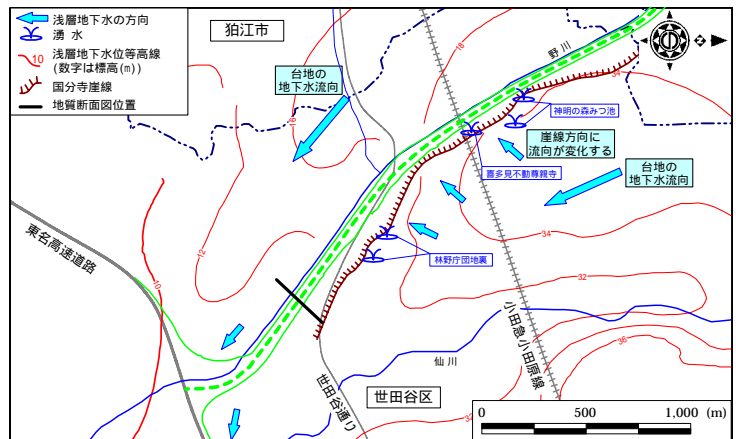


### 3. 環境への影響について

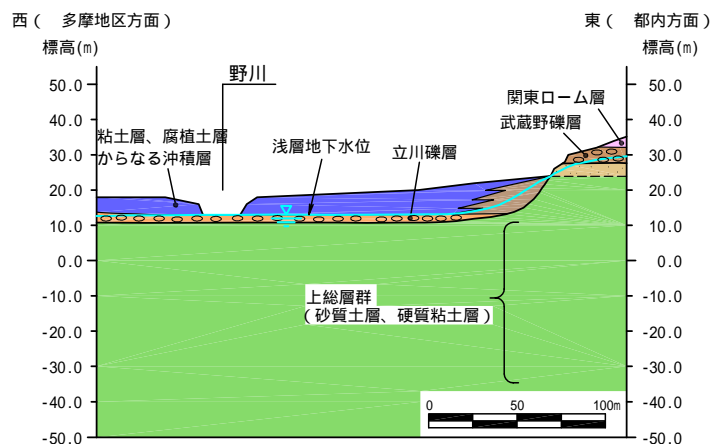
【地下水】インターチェンジがある場合、世田谷通り北側の開削工事によって、地下水の流れに新たな影響を与える可能性があります。

#### < 世田谷通り周辺の地質と地下水の状況 >

地表から約 10mにある武蔵野礫層中にある浅層地下水の流向は、国分寺崖線付近で崖線に沿う方向（北東 南西）と考えられます。この地下水の一部は、湧水となって湧き出ていますが、多くは地下に伏流し野川に流れ込んでいると考えられます。



開削工法は、工事中及び完成後の両方において、地下水の流れに影響が生じる可能性があります。地下水面が低下すると、近辺の自然や建物に影響を与える可能性がありますので、安定した地下水面を維持する必要があります。このため、上流側と下流側を接続するなど地下水の流れを確保し、周辺地域に与える影響を最小限にする必要があります。

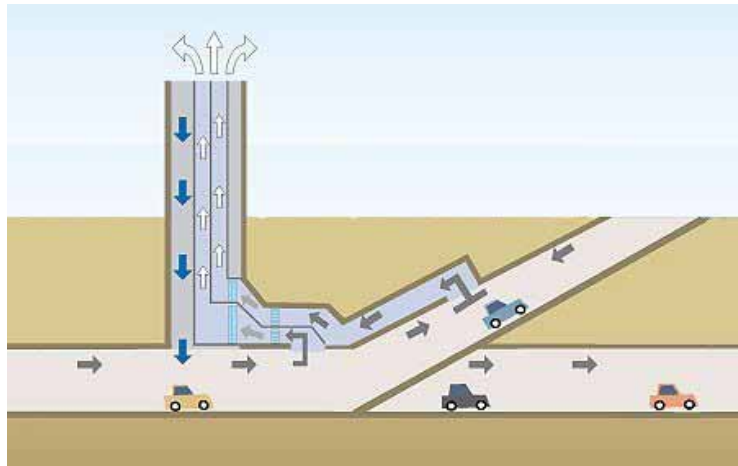


#### 開削工事事例 (首都高埼玉新都心線)



【換気所】インターチェンジがある場合、換気所は東名ジャンクション設置によって必要となる換気所と併設できると考えられます。

換気所のイメージ



【排出ガス・騒音・振動】

インターチェンジがある場合、地上への連絡路での排出ガス・騒音・振動は、遮音壁などで軽減する必要があります。

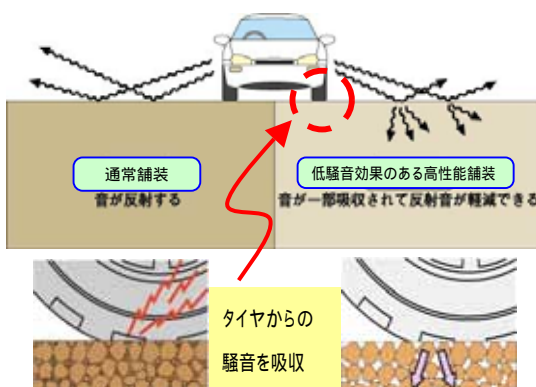
インターチェンジからの出入口のイメージ



遮音壁（外環 和光地区）



低騒音効果のある高性能舗装



トンネル内の吸音処理



## 4 . 意見

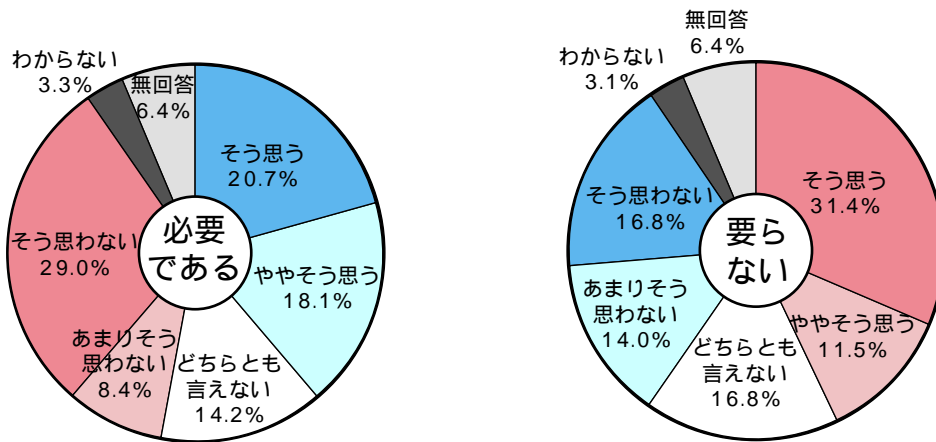
### ( 1 ) P I 外環沿線協議会

- ・世田谷通りインターチェンジは現在の世田谷通りの交通状況からいって難しいと思うが、世田谷インターチェンジをつくらなかった場合の交通集中についても数字を出してもらいたい。

### ( 2 ) 沿線アンケート結果

問・高架構造から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。ア、イの意見それぞれについて、1つずつをつけて下さい。  
 ア．効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である  
 イ．影響（デメリット）を考慮して、インターチェンジは要らない

#### 世田谷通りインターチェンジを最寄りとした487人の結果



調査名：東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する沿線地域アンケート調査  
 実施期間：平成15年1月18日～1月31日  
 調査対象：外環道路の沿線（都市計画区域内及び都市計画区域界から片側50m幅）にお住まいの全ての世帯（事業所）  
 回収数：全体で4,652人より有効回収された（有効回収率26.9%）

### ( 3 ) 住民



世田谷通りにインターチェンジが出来る場合の騒音や大気汚染、また環境という不動産価値の低下を懸念しています。野川沿いの貴重な自然環境に大きな影響を与えるような計画には反対です。都内では貴重な自然が保全されている野川に、環境に配慮するとはいってもわざわざインターチェンジを造る必要があるのか疑問です。  
 （世田谷区在住の方からオープンハウスで頂いたご意見）



世田谷通りは幅も狭いし、交通量が多く、インターができたならさらに混雑が悪化し、生活道路へ車が入り込んでくると予想される。そのあたり十分に考えてほしい。  
 （世田谷区在住の方から相談所で頂いたご意見）



一車線の世田谷通りにインターチェンジが出来た場合、その混雑の為、外環の流れを悪くし、作った意味がないように思う。先ず世田谷通りの車線数を増やしてから、取りかかるべきではないか。  
 （世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見）



1日も早く完成させてください。世田谷通りにインターチェンジはぜひ作ってください。  
 （世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見）