

## 5. 世田谷通りインターチェンジについて

### 1. 検討概要

世田谷通り I C については、 I C を設置しない案、 I C を設置する案の 2 案について検討した。

### 2. 比較検討

#### ( 1 ) 地元の意見

住民の主な意見

- ・東京 I C が近接しており、世田谷通り I C をつくる必要はない。
- ・インター周辺の交通が増加することが心配。
- ・ I C を設置しない案を、支持する意見が多く、 I C を設置する案を支持する意見は少ない。

世田谷区の意見

- ・現在の世田谷通りの交通状況では I C 設置は困難。

#### ( 2 ) 比較評価

##### ( I C の立地条件 )

世田谷通り I C 計画地の東約 3 km に既設の東名高速東京 I C があり、現況でも都心及び郊外方向へのアクセスが確保されている。また、東京 I C から東名高速を經由して外環にアクセスできる。

##### 世田谷通り I C 設置しない場合

- ・世田谷通りの交通量は現況と同程度。
- ・ I C を設置しない案については、ジャンクション設置による影響がある反面、 I C が設置されないため地元にとって利便性は少ない。
- ・近傍の東京 IC 等から外環を利用することにより、狛江市の多くの地域や世田谷区の西部で時間短縮など利便性の向上が図られる。

##### 世田谷通り I C 設置する場合

- ・世田谷通りの交通量は現況より増加が見込まれる。
- ・狛江市の多くの地域や世田谷区の西部で時間短縮など大幅な利便性の向上が図られる。
- ・ I C を設置する案については、周辺地元にとって利便性は向上するが、世田谷通りへの負荷が大きくなる。

### 3 . 他の I C を考慮した場合の確認

条件として変化するのが東八道路 I C より北側での I C の設置となることから、世田谷・狛江の地域に関しては、交通の変化・利便性の変化とも見込まれない。

したがって、世田谷通りへの I C の設置の考え方（設置しない）の評価は変わらない。

なお、I C なしとしたことにより、東名 J C T 部の構造をさらに工夫し、移転棟数を減少することが可能となる。



### 4 . まとめ

世田谷通り I C については、

- ・ 世田谷通りは、計画どおり 2 車線で整備が完了しており、現状において交通量が多く、I C を設置した場合には、さらなる混雑が見込まれる。
- ・ また、I C を設置しなくても東名高速の東京 I C にも近接しており、一定の利便性が確保される。
- ・ また世田谷区からも、現在の世田谷通りの交通状況では I C 設置は困難との意向が示されている。

このようなことから、世田谷通りには I C を設置しない案とした。

**比較評価**

	世田谷通り I C を整備しない場合	世田谷通り I C を整備した場合
		
<p>道路交通への効果と影響</p>	<p>世田谷通り（I C 付近）の交通量は、現況と変わりません。（現況 2.1 2.1 万台）</p>	<p>世田谷通り（I C 付近）の交通量は、特に郊外側で増加。（現況 2.0 3.4 万台）</p>
<p>利便性の向上</p>	<p>アクセス時間は現況と変わらない。</p> <p>狛江市・世田谷区成城において時間短縮効果が見られる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狛江市役所から           <ul style="list-style-type: none"> <li>関越方面（大泉 JCT）現況 85 分 35 分</li> <li>東名方面（東名 JCT）現況 40 分 30 分</li> </ul> </li> <li>・ 世田谷区役所から           <ul style="list-style-type: none"> <li>関越方面（大泉 JCT）現況 80 分 45 分</li> <li>東名方面（東名 JCT）現況と変わらない</li> </ul> </li> <li>・ 成城学園前駅から           <ul style="list-style-type: none"> <li>関越方面（大泉 JCT）現況 70 分 35 分</li> <li>東名方面（東名 JCT）現況と変わらない</li> </ul> </li> </ul>	<p>狛江市の広範囲や世田谷区西部で最寄り I C までのアクセス時間が短縮（世田谷区）10 分以上の時間短縮（狛江市）10 分～15 分の時間短縮</p> <p>狛江市・世田谷区西部地域において大幅な時間短縮効果が見られる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狛江市役所から           <ul style="list-style-type: none"> <li>関越方面（大泉 JCT）現況 85 分 20 分</li> <li>東名方面（東名 JCT）現況 40 分 10 分</li> </ul> </li> <li>・ 世田谷区役所から           <ul style="list-style-type: none"> <li>関越方面 IC なしと変わらない</li> <li>東名方面 IC なしと変わらない</li> </ul> </li> <li>・ 成城学園前駅から           <ul style="list-style-type: none"> <li>関越方面（大泉 JCT）現況 70 分 25 分</li> <li>東名方面（東名 JCT）現況 25 分 10 分</li> </ul> </li> </ul>

生活への影響	<p>移転棟数は、東名高速とのジャンクション部（開削ボックス） 約 220 棟（世田谷区） 約 0 棟（狛江市）</p>	<p>移転棟数は、インターなしに比べ、 約 70 棟増加（世田谷区） 約 0 棟（狛江市）</p>
周辺環境への影響	<p>世田谷通り周辺では騒音 / 振動 / 大気 / 地下水 / 景観 / 史跡・文化財について、影響が生じる可能性がある。 換気所の設置数は東名高速との JCT 部 1 箇所</p> <p>環境影響評価を行い必要な対策を実施</p>	<p>世田谷通り周辺では騒音 / 振動 / 大気 / 地下水 / 景観 / 史跡・文化財について、影響が生じる可能性がある。 換気所の設置数は I C なしと変わらず（東名高速との JCT 部 1 箇所）</p> <p>環境影響評価を行い必要な対策を実施</p>
経済性 （事業費）	<p>—————</p>	<p>約 300 億円 （ I C なしとの比較）</p>