

9.8 交通安全

9.8.1 現況調査

(1) 調査事項及びその選択理由

調査事項及びその選択理由は、表 9.8-1 に示すとおりである。

表 9.8-1 調査事項及びその選択理由

調査事項	選択理由
①公共交通機関の状況 ②交通量等の状況 ③道路及び交通安全施設等の状況 ④アクセス経路の状況 ⑤土地利用の状況 ⑥規制等の状況 ⑦公共での移動に関する法令等の基準	事業の実施に伴う交通安全の変化が考えられることから、計画地及びその周辺について、左記の事項に係る調査が必要である。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

(3) 調査方法

1) 公共交通機関の状況

「東京都鉄道路線図」（東京都）、「みんくるガイド」（平成 27 年 4 月 東京都交通局）等の既存資料調査によった。

2) 交通量等の状況

調査は、現地調査によった。

3) 道路及び交通安全施設等の状況

調査は、「道路地図」等の既存資料の整理及び現地踏査によった。

4) アクセス経路の状況

調査は、「道路地図」等の既存資料の整理及び現地踏査によった。

5) 土地利用の状況

調査は、「東京の土地利用 平成 23 年東京都区部」（平成 25 年 3 月 東京都都市整備局）等の既存資料の整理によった。

6) 規制等の状況

調査は、「道路地図」等の既存資料の整理によった。

7) 公共での移動に関する法令等の基準

調査は、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）の法令の整理によった。

(4) 調査結果

1) 公共交通機関の状況

ア. 鉄道

計画地周辺の鉄道の状況は、「9.7 公共交通へのアクセシビリティ 9.7.1 現況調査 (4) 調査結果 1) 公共交通機関の状況」(p.138 参照)に示したとおりである。

計画地周辺の鉄道駅は、新木場駅(JR 京葉線、東京メトロ有楽町線、東京臨海高速鉄道(りんかい線))がある。

利用者数は、平成 25 年度の場合、JR 京葉線が 2,585 万人(日平均では 70,833 人)、東京メトロ有楽町線が 1,869 万人(日平均では 51,216 人)、東京臨海高速鉄道(りんかい線)が 1,106 万人(日平均では 30,312 人)となっている。

イ. バス路線

計画地周辺のバス路線の状況は、「9.7 公共交通へのアクセシビリティ 9.7.1 現況調査 (4) 調査結果 1) 公共交通機関の状況」(p.138 参照)に示したとおりである。

計画地周辺では、都道を中心に路線バス及びコミュニティバスが整備されており、最寄りのバス停は計画地西側約 210m の夢の島バス停である。

2) 交通量等の状況

計画地西側の臨港道路新砂・夢の島線が接続する都道 306 号王子千住南砂町線(明治通り)の周辺の平日の交通量は、26,603 台/日、大型車混入率は 34.0%、休日の交通量は 22,470 台/日、大型車混入率は 25.5%である。

3) 道路及び交通安全施設等の状況

計画地周辺の主な道路は、計画地西側には臨港道路新砂・夢の島線があり、計画地南側には一般国道 357 号線(湾岸道路)及び首都高速湾岸線がある。いずれの道路もマウントアップやガードレールの安全施設が設置されている。

臨港道路新砂・夢の島線と一般国道 357 号(湾岸通り)が交差する夢の島交差点には、歩行者用の信号機と横断歩道が設置されている。

4) アクセス経路の状況

アクセス経路の状況は、「9.7 公共交通へのアクセシビリティ 9.7.1 現況調査 (4) 調査結果 2) アクセス経路の状況」(p.142 参照)に示したとおりである。

公共交通機関から会場エリアまでの主なアクセス経路は、新木場駅(JR 京葉線、東京臨海高速鉄道(りんかい線)、東京メトロ有楽町線)から、臨港道路新砂・夢の島線を経て、既存のゆうかり橋により計画地へアクセスする経路、夢の島バス停から既存のゆうかり橋またはかもめ橋により計画地へアクセスする経路がある。この経路は歩道が整備され、マウントアップやガードレールの安全施設との組合せにより、車道と分離されている。

5) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「9.1 生物の生育・生息基盤 9.1.1 現況調査 (4) 調査結果 7) 土地利用の状況」(p.39 参照)に示したとおりである。

計画地の土地利用は公園・運動場等となっており、計画地周辺の土地利用は、供給処理施設、倉庫・運輸関係施設、事務所建築物や教育文化施設などの混合用途の市街地となっている。

計画地及びその周辺は、都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)に基づく第一種住居地域となっている。

また、計画地は、夢の島公園内に位置する。

工事用車両の走行ルート及び計画地周辺の教育施設や福祉施設等の位置関係は、表 9.8-2 及び図 9.8-1 に示すとおりである。工事用車両の走行ルート沿道には、教育施設や福祉施設、標識設置道路及び通学路は存在しない。

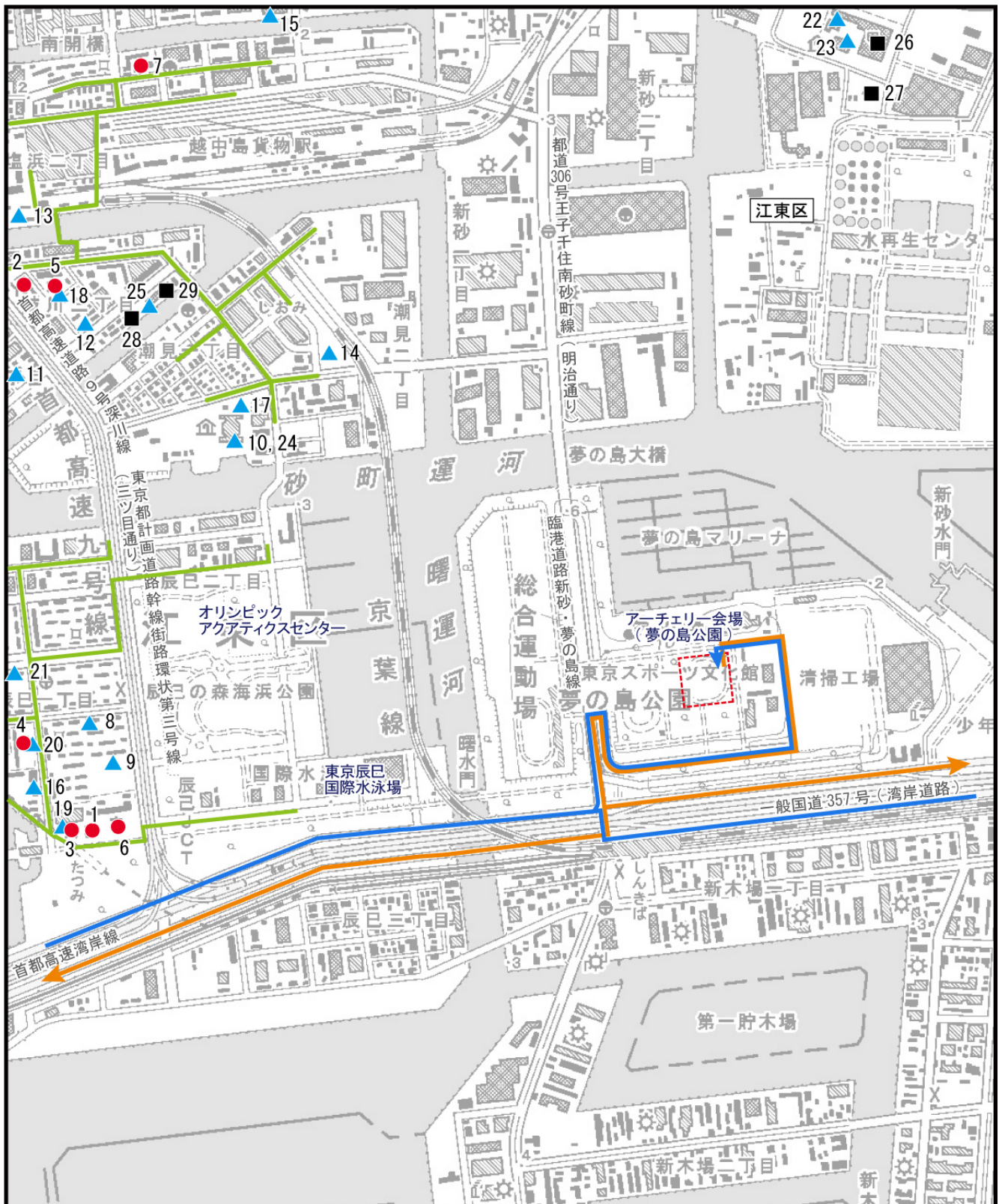
表 9.8-2 計画地周辺の主要な公共施設（教育・福祉・医療施設等）

区 分		番号	施設名	住所
教育施設	幼稚園	1	江東区立辰巳幼稚園	江東区辰巳 1-11-1
		2	江東区立枝川幼稚園	江東区枝川 3-4-1-101
	小学校	3	江東区立辰巳小学校	江東区辰巳 1-11-1
		4	江東区立第二辰巳小学校	江東区辰巳 1-1-22
		5	江東区立枝川小学校	江東区枝川 3-5-3
	中学校	6	江東区立辰巳中学校	江東区辰巳 1-10-57
		7	江東区立深川第八中学校	江東区塩浜 2-21-14
福祉施設	保育園、児童施設	8	江東区立辰巳第二保育園	江東区辰巳 1-10-65-101
		9	江東区立辰巳第三保育園	江東区辰巳 1-10-81-101
		10	潮見保育園	江東区潮見 1-29-15-101
		11	深川愛隣保育園	江東区枝川 2-25-10
		12	愛隣シャローム保育園	江東区枝川 3-6-15
		13	江東区立塩崎保育園	江東区塩浜 2-6-3
		14	マミーナ潮見	江東区潮見 2-7-1
		15	東陽町 YMCA 保育園	江東区東陽 2-2-20
		16	辰巳児童館 辰巳学童クラブ	江東区辰巳 1-1-36
		17	潮見学童クラブ	江東区潮見 1-29-16
		18	キッズクラブ枝川	江東区枝川 3-5-3
		19	キッズクラブ辰巳	江東区辰巳 1-11-1
		20	キッズクラブ二辰	江東区辰巳 1-1-22
	高齢者福祉施設、障害者福祉施設	21	放課後等デイサービス大夢	江東区辰巳 1-2-9
		22	介護老人保健施設 メディケアイースト	江東区新砂 3-3-38
		23	特別養護老人ホーム 三井陽光苑 三井陽光苑高齢者在宅サービスセンター 長寿サポート新砂（三井陽光苑在宅介護支援センター）	江東区新砂 3-3-37
		24	養老老人ホーム 潮見老人ホーム	江東区潮見 1-29-15
		25	介護老人保健施設 かがやきライフ江東 グループホーム サンライズホーム	江東区枝川 3-8-18
医療施設	病院	26	順天堂大学医学部附属 順天堂東京江東高齢者医療センター	江東区新砂 3-3-20
		27	東京都立東部療育センター	江東区新砂 3-3-25
		28	医療法人社団青藍会 鈴木リハビリテーション病院	江東区枝川 3-8-13
		29	医療法人社団青峰会くじらホスピタル	江東区枝川 3-8-25

注) 地点番号は、図 9.8-1 の表記に対応する。

出典: 「江東区施設案内」(平成 27 年 10 月 22 日参照 江東区ホームページ)

<https://www.city.koto.lg.jp/sisetsu/>



凡 例

計画地

● 教育施設 (No. 1 ~ 7)

▲ 福祉施設 (No. 8 ~ 25)

■ 医療施設 (No. 26 ~ 29)

→ 工事用車両集中ルート

← 工事用車両発生ルート

標識設置道路(学校、幼稚園、保育所等あり)及び通学路



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

図9.8-1

計画地周辺の主要公共施設
(教育・福祉・医療施設等)

6) 規制等の状況

交通規制等の状況は、「9.7 公共交通へのアクセシビリティ 9.7.1 現況調査 (4) 調査結果

4) 規制等の状況」(p.142 参照)に示したとおりである。

新木場駅からの経路である臨港道路新砂・夢の島線は6車線であり、法定速度は60km/hである。

7) 公共での移動に関する法令等の基準

公共での移動に関する法令等については、表9.8-3に示すとおりである。

表 9.8-3 交通安全に係る法律等

法令・条例等	責務等
道路交通法 (昭和35年法律 第105号)	(目的) 第一条 この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。 (通行区分) 第十七条 車両は、歩道又は路側帯（以下この条において「歩道等」という。）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は第四十七条第三項若しくは第四十八条の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。
道路構造令 (昭和45年政令 第320号)	(この政令の趣旨) 第一条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準（都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準にあつては、道路法（以下「法」という。）第三十条第一項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものに限る。）並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（同項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものを除く。）を定めるに当たって参酌すべき一般的技術的基準を定めるものとする。 第十一条 第四種の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）、歩行者の交通量が多い第三種（第五級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）又は自転車道を設ける第三種の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 2 第三種の道路（自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。 4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては三メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては二メートル、並木を設ける場合にあつては一・五メートル、ベンチを設ける場合にあつては一メートル、その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第三種第五級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

9.8.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、2020 年東京大会の実施に伴う、会場等の周辺及び会場等までのアクセス経路における歩車動線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度とした。

(2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、2020 年東京大会の実施に伴う建設工事、大会開催時の交通規制などで交通安全に変化が生じると思われる期間のうち、大会開催前とした。

(3) 予測地域

予測地域は、計画地及びその周辺とした。

(4) 予測手法

予測手法は、公共交通機関から計画地等の周辺及び計画地等までのアクセス経路における歩車道線分離の状況から推定する方法とした。

(5) 予測結果

計画地は、夢の島公園内に位置し、夢の島公園へのアクセス経路としては、新木場駅（JR 京葉線、東京臨海高速鉄道（りんかい線）、東京メトロ有楽町線）から、臨港道路新砂・夢の島線より既存のゆうかり橋を渡り、夢の島公園内の園路を経てアクセスする経路、夢の島バス停から既存のゆうかり橋またはかもめ橋を渡り、夢の島公園内の園路を経てアクセスする経路がある。

工事用車両の走行ルートは、図 7.2-4（p.16 参照）に示したとおりである。

夢の島公園へのアクセス経路は、臨港道路新砂・夢の島線が工事用車両の走行ルートと重なるが、マウントアップ形式とガードレールにより歩道と車道が分離されており、一般国道 357 号（湾岸道路）は信号及び横断歩道が設置された夢の島交差点を横断する。また、夢の島公園駐車場に続く公園内の道路は、歩道橋を利用して渡る構造となっているため、立体的に車道と分離されている。一方、公園内の園路は歩道と車道が分離されていない区間もある。

工事用車両の走行に当たっては、工事用車両の出入口に交通整理員を配置する計画とし、計画地周辺の利用者も含めた一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮するほか、安全走行を徹底する。また、工事の実施に当たり道路の通行規制が生じる場合には、適切な代替路を設定し、一般歩行者の交通安全を確保する。特に夢の島公園内の園路を走行する際は低速度で走行し、公園利用者の通行を優先するよう指導を徹底する。

これらのことから、工事用車両の走行に伴う交通安全の変化の程度は小さいと予測する。

9.8.3 ミティゲーション

(1) 予測に反映した措置

- ・工事用車両の走行ルートは、計画地までの交通安全への配慮のため主に一般国道 357 号（湾岸道路）を利用する。
- ・工事用車両の出入口には交通整理員を配置する計画とし、計画地周辺の利用者も含めた一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮する。
- ・夢の島公園内の園路等を占用する工事を行う場合には、代替路を設定するとともに、交通整理員の配置等を計画し、夢の島熱帯植物館等夢の島公園内の施設利用者、公園内散策コース利用者の安全を確保する。
- ・工事用車両の走行に当たっては、安全走行を徹底する。
- ・夢の島公園内は低速度で走行し、公園利用者の通行を優先するよう指導を徹底する。

(2) 予測に反映しなかった措置

- ・工事用車両の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化に努める計画である。

9.8.4 評価

(1) 評価の指標

評価の指標は、歩車動線分離の現況とした。

(2) 評価の結果

計画地は、夢の島公園内に位置し、夢の島公園へのアクセス経路としては、新木場駅（JR 京葉線、東京臨海高速鉄道（りんかい線）、東京メトロ有楽町線）から、臨港道路新砂・夢の島線より既存のゆうかり橋を渡り、夢の島公園内の園路を経てアクセスする経路、夢の島バス停から既存のゆうかり橋またはかもめ橋を渡り、夢の島公園内の園路を経てアクセスする経路がある。

夢の島公園へのアクセス経路は、工事用車両が走行する計画であるが、工事用車両の走行に当たっては、工事用車両の出入口に交通整理員を配置する計画とし、計画地周辺の利用者も含めた一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮するほか、安全走行を徹底する。また、工事の実施に当たり、公園内の園路等の道路の通行規制が生じる場合には、適切な代替路を設定し、一般歩行者の交通安全を確保する。特に夢の島公園内の園路を走行する際は低速度で走行し、公園利用者の通行を優先するよう指導を徹底する。

以上のことから、工事用車両の走行に伴い、現況の歩車道分離が変化することはない、交通安全が確保され、評価の指標は満足するものと考えられる。

