

9.19 交通渋滞

9.19.1 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 9.19-1 に示すとおりである。

表 9.19-1 調査事項及びその選択理由

調査事項	選択理由
①交通量等の状況 ②道路等の状況 ③土地利用の状況 ④規制等の状況	事業の実施に伴い交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流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) 交通量等の状況

調査は、「平成 22 年度 全国道路街路交通情勢調査(道路交通センサス)交通量調査報告書」(平成 24 年 3 月 東京都建設局道路建設部)、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料」(国土交通省関東地方整備局)、「平成 26 年中の都内の交通渋滞統計(一般道路、首都高速道路)」(警視庁)等の既存資料及び現地調査によった。

2) 道路等の状況

調査は、「道路地図」等の既存資料を用い、計画地周辺の道路等の状況の整理によった。

3) 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 5 月 東京都都市整備局)等の既存資料の整理によった。

4) 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。

(4) 調査結果

1) 交通量等の状況

ア. 既存資料調査

交通量等の状況は、「9.1 大気等 9.1.1 現況調査 (4) 調査結果 6) 自動車交通量等の状況」(p.72 参照)に示したとおりである。計画地周辺における平日の交通量は 3,714～115,418 台/日、大型車混入率 15.1～77.0%である。

「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料」及び「平成 26 年中の都内の交通渋滞統計(一般道路、首都高速道路)」によると、計画地周辺に渋滞が発生している交差点は存在しない。

イ. 現地調査

現地調査による計画地周辺の交通量の状況は、「9.1 大気等 9.1.1 現況調査 (4) 調査結果 6) 自動車交通量等の状況」(p.72 参照)に示したとおりである。平日の交通量は 31,678～52,688 台/日、大型車混入率は 52.4～65.1%、休日の交通量は、21,170～36,784 台/日、大型車混入率は 41.1～52.5%である。

2) 道路等の状況

また、計画地周辺の主な道路の種類・規格等は表 9.19-2 に示すとおりである。

表 9.19-2 計画地周辺の主な道路の種類・規格等

地点番号	路線名	道路の種類	車線数
No. 1	幹線臨港道路新木場若洲線 [江東区若洲 3-1]	臨港道路	6
No. 2	東京港臨海道路 [大田区城南島 3-4]	臨港道路	4
No. 3	臨港道路青海縦貫線 [江東区青海 3-1]	臨港道路	4

注) 表中の地点番号は、図 9.1-2 (p.52 参照) に対応する。

3) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「9.1 大気等 9.1.1 現況調査 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p.67 参照)に示したとおりである。

計画地周辺は、コンテナふ頭等ふ頭が多く存在し、物流の拠点となっている。

4) 規制等の状況

計画地周辺の主な道路の車線数は 6～10 車線であり、規制速度または法定速度は 50～60km/h となっている。

表 9.19-3 計画地周辺の主な道路の規制速度

地点番号	路線名	規制速度 (km/h)
No. 1	幹線臨港道路新木場若洲線	60
No. 2	東京港臨海道路	60
No. 3	臨港道路青海縦貫線	50

注) 表中の地点番号は、図 9.1-2 (p.52 参照) に対応する。

9.19.2 予 測

(1) 予測事項

予測事項は、工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流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、東京 2020 大会の実施に伴う建設工事、競技観戦者の来場等で交通量及び交通流に変化が生じるとされる時点又は期間のうち、大会開催前の建設工事時とした。

(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、工事車両の走行に伴う交通量の変化の程度を、周辺交通量と比較する方法によった。

(5) 予測結果

工事用車両の走行ルートは図 7.2-4 (p.32 参照) に示すとおりである。工事用車両台数が最大となる時期における工事用車両台数は、表 9.19-4 に示すとおり 292 台と予測する(現況交通量は、表 9.1-25(1)～表 9.1-25(3) (p.73～75 参照)、将来基礎交通量及び工事用車両の詳細は、資料編 p.28～29 参照)。

表 9.19-4 工事用車両の走行に伴う交通量の予測結果

(単位:台/日)

予測地点		交通量		
		将来基礎交通量	工事用車両交通量	将来基礎交通量及び工事用車両交通量の合計
No. 1	幹線臨港道路新木場若洲線 [江東区若洲 3-1]	32,263	292	32,555
No. 2	東京港臨海道路 [大田区城南島 3-4]	52,688	292	52,980
No. 3	臨港道路青海縦貫線 [江東区青海 3-1]	31,678	292	31,970

注) 表中の地点番号は、図 9.1-2 (p.52 参照) に対応する。

9.19.3 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、複数のルートに分散させる。
- ・ 工事の実施に当たっては、必要に応じて海上輸送を行う。
- ・ 建設発生土は現場内利用を基本とし、現場内で利用できない場合についても中央防波堤内で利用する計画とすることで、周辺市街地への影響に配慮する。

(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。
- ・ 朝・夕の周辺交通量が多くなる時間帯には、極力工事用車両の走行を控える。
- ・ 工事用車出入口に交通整理員を配置し、工事用車両の出入りに伴う一般交通流への影響を低減する。
- ・ 工事用車両の走行に当たっては、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等を行うことがないように、運転者への指導を徹底する。

9.19.4 評価

(1) 評価の指標

評価の指標は、交通流の現況とした。

(2) 評価の結果

周辺交通量に対して工事用車両が 292 台/日増加するが、工事用車両の走行に際しては、工事工程の平準化、走行ルートの分散化、建設発生土の中央防波堤内での処理及び海上輸送の可能性の検討を実施する。また、工事用車両の出入口に交通整理員を配置する、市街地での待機や違法駐車禁止の徹底等、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないよう十分な配慮を行いつつ、工事を実施することから、評価の指標は満足するものとする。