

8.6 交通渋滞

8.6.1 調査事項

調査事項は、表 8.6-1 に示すとおりである。

表 8.6-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	・ 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
予測条件の状況	・ 工事用車両の走行の状況 ・ 一般車両の状況
ミティゲーションの実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両の集中稼働を行わないよう、可能な限り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。 ・ 工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないように配慮する。 ・ 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することがないように、運転者への指導を徹底する。 ・ 工事作業員の通勤に際しては、公共交通機関を利用する等通勤車両の削減に努めるよう指導する。 ・ 工事用車両の走行ルートは、近隣の他の会場等の建設も踏まえ、交通渋滞による影響を軽減するため、極力、沿道に住居等が存在しない湾岸道路等を利用する計画とする。 ・ 工事用車両が特定の道路に集中しないよう、同時期に行われる周辺事業との十分な協議を行う。 ・ 上記のミティゲーションも含め、周辺地域における交通の円滑化及び交通安全の確保が図られるよう詳細な施工計画を作成する。

8.6.2 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

8.6.3 調査手法

調査手法は、表 8.6-2 に示すとおりである。

表 8.6-2 調査手法

	調査事項	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
	調査時点	工事用車両の走行台数が最大となる時点平成 29 年 2 月とした。
調査期間	予測した事項	平成 29 年 2 月 24 日の工事用車両の走行時間を含む時間帯（6～22 時）とした。
	予測条件の状況	【工事用車両、一般車両の状況】「予測した事項」と同時期とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とした。
調査地点	予測した事項	工事用車両走行ルート上の 1 地点(図 8.1-1(p.44 参照)に示す地点 No.1) とした。
	予測条件の状況	【工事用車両の状況】工事用車両の出入口とした。 【一般車両の状況】工事用車両走行ルート上の 1 地点(図 8.1-1(p.44 参照)に示す地点 No.1) とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測した事項	ハンドカウンタによる計測（大型車、小型車の 2 車種分類）及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とした。
	予測条件の状況	ハンドカウンタによる計測（大型車、小型車の 2 車種分類）及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

8.6.4 調査結果

(1) 調査結果の内容

1) 予測した事項及び予測条件の状況

ア. 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

一般車両の状況は、「8.1 大気等 8.1.4 予測結果 (1) 予測結果の内容 2) 予測条件の状況 エ. 一般車両の状況」(p. 55 参照)に示したとおりであり、大型 6,922 台/日、小型 13,106 台/日、合計 20,028 台/日、うち工事用車両は、大型 468 台/日、小型 103 台/日、合計 571 台/日であった。一般車両及び工事用車両が最も多く走行したのは 14 時台で、1,465 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 64 台であった。

以上のことから、工事用車両による影響は小さいものであったと考える。

2) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 8.6-3 に示すとおりである。なお、交通渋滞に関する苦情は、平成 29 年 12 月までになかった。

表 8.6-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
<ul style="list-style-type: none"> • 工事用車両の集中稼働を行わないよう、可能な限り工事工程の平準化に努める計画である。 	<p>特に稼働台数の多いダンプトラックについて総量を確認し、搬出入時間を調整することで、集中を避けて平準化した搬出入計画としている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 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。 	<p>特に稼働台数の多いダンプトラックについて総量を確認し、搬出入時間を調整することで、集中を避けて平準化した搬出入計画としている。また、近くの東京辰巳国際水泳場でのイベント等で前面道路に一般車両や歩行者が一時的に多くなるときは、極力工事用車両の走行を控えるよう配慮している。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないように配慮する。 	<p>工事用車両が出入するゲートには、交通整理員を適正人数配置している。(写真8.6-1)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 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、運転者への指導を徹底する。 	<p>工事用車両の走行にあたっては、関連法令を順守するよう、安全衛生協議会や朝礼等で適宜指導を行っている。(写真8.6-2)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 工事作業員の通勤に際しては、公共交通機関を利用する等通勤車両の削減に努めるよう指導する。 	<p>安全衛生協議会や新規入場者教育等で公共交通機関の積極的利用を促すとともに、通勤車両を利用する場合はできるだけ乗合乗車とすることで台数削減に努めるよう指導している。(写真8.6-2)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 工事用車両の走行ルートは、近隣の他の会場等の建設も踏まえ、交通渋滞による影響を軽減するため、極力、沿道に住居等が存在しない湾岸道路等を利用する計画とする。 	<p>沿道環境や近隣への影響を配慮した走行ルートをあらかじめ設定して、安全衛生協議会や作業間連絡調整会議等で施工業者へ事前指導し、交通渋滞による影響の低減、歩行者の安全確保につなげている。(写真8.6-3)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 工事用車両が特定の道路に集中しないよう、同時期に行われる周辺事業との十分な協議を行う。 	<p>周辺事業と計画地周辺の交通状況に配慮し、周辺市街地への影響を低減するように努めている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 上記のミティゲーションも含め、周辺地域における交通の円滑化及び交通安全の確保が図られるよう詳細な施工計画を作成する。 	<p>作業間連絡調整会議等で、計画地周辺の交通事情にも配慮した搬出入調整、交通整理員の適正配置を行っている。(写真8.6-1、写真8.6-3)</p>



写真 8.6-1 交通整理員



写真 8.6-2 朝礼の様子



写真 8.6-3 作業間連絡調整会議の様子

(2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

1) 予測した事項

ア. 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

工事用車両走行台数が最大となる平成 29 年 2 月 24 日の工事用車両台数及び工事用車両を含む一般車両台数についての、予測条件とフォローアップ調査結果との比較は、表 8.6-4 に示すとおりであり、工事用車両が 571 台/16 時間、一般車両及び工事用車両が 20,028 台/16 時間であった。一般車両及び工事用車両が最も多く走行したのは 14 時台で、1,465 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 64 台であった。計画されていた工事用車両大型車の台数に対して実際の台数が低減され、一般車両を含めた大型車の断面交通量も評価書の想定より減少している。

表 8.6-4 予測結果とフォローアップ調査結果との比較

予測地点		評価書時の 想定交通量 (台/16h) 注)						フォローアップ調査日 交通量 (台/16h)					
		大型車		小型車		合計		大型車		小型車		合計	
		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両	
No. 1	東京都市計画 道路幹線街路 環状第三号線 (三ツ目通り)	7,979	810	12,751	40	20,730	850	6,922	468	13,106	103	20,028	571

注) 周辺事業 (都営辰巳一丁目団地建替事業) を含めた交通量である。