

6.8.10 交通渋滞

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.10-1 に示すとおりである。

表6.8.10-1 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	・ 工事用車両の走行ルートは複数のルートに分散させる。 ・ 工事工程の平準化や施工計画の検討により、工事用車両が集中しないこと等に努める。 ・ 工事の実施に当たっては、関係機関と調整の上、輸送に利用できる空間の検討や周辺工事との整合、工事の経済性や合理性等について精査し、海上輸送の可能性も含めて総合的に検討する。 ・ 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よう指導する。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.10-2 に示すとおりである。

表6.8.10-2 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と想定された 2019 年 1 月とした。	
調査期間*	予測条件の状況	2019 年 1 月 22 日（火）の工事用車両の走行時間を含む時間帯（6 時～22 時）とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018 年 1 月から 2019 年 12 月末とした。
調査地点	予測条件の状況	【工事用車両の状況】工事用車両の出入口の 2 地点(図 6.8.1-1 (p.42 参照)に示す地点 No. A 及び No. B)とした。 【一般車両の状況】工事用車両走行ルート上の 5 地点(図 6.8.1-1 (p.42 参照)に示す地点 No. 1～5)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）によった。
	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。

※ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その 1」（平成 30 年 4 月公表）の報告後の 2018 年 1 月から 2019 年 12 月末までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 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

工事用車両の走行台数は、表 6.8.1-3 に示すとおりである。(p.43~44 参照)

工事用車両の走行は、6時から19時までの時間帯であった。調査期間内の代表的な一日と考えられる日の工事用車両台数は、No.Aにおいては、入場車両は大型428台、小型60台、合計488台、出場車両は大型351台、小型82台、合計433台、No.Bにおいては、入場車両は大型11台、小型39台、合計50台、出場車両は大型14台、小型34台、合計48台が出入りしていた。

イ. 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 6.8.10-3 に示すとおりである。

交通渋滞に関する問合せはなかった。

表 6.8.10-3 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
・工事用車両の走行ルートは複数のルートに分散させる。	環状二号線の供用開始の遅れに伴い、同路線を利用することができなかったが、2017年2月より、複数の通行ルートの確保による分散化を図り、環状二号線未開通区間(晴海～豊洲間)において、工事用車両の通行(写真6.8.10-1)を開始した。
・工事工程の平準化や施工計画の検討により、工事用車両が集中しないこと等に努める。	工程会議(写真6.8.10-2)等で施工計画を検討して工事工程を平準化し、計画的かつ効率的な運行管理に努めた。
・工事の実施に当たっては、関係機関と調整の上、輸送に利用できる空間の検討や周辺工事との整合、工事の経済性や合理性等について精査し、海上輸送の可能性も含めて総合的に検討する。	建設発生土の輸送について、海上輸送を行った。ダンプトラック52,000台分に相当する約30万m ³ の建設発生土を海上輸送により搬出した。 (「大会開催前その1」で報告済み)
・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。	工事用車両の出入口付近に、交通整理員を配置(写真6.8.10-3)し、一般歩行者の通行及び一般車両の通行に支障を与えないよう配慮した。
・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。	定例会議(写真6.8.10-4)や朝礼(写真6.8.10-5)等で工事用車両の安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等の禁止について指導を徹底した。
・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。	安全教育(写真6.8.10-6)等で工事作業員の通勤には公共交通機関を利用するよう指導を行った。



写真 6.8.10-1 環状二号線晴海～豊洲間利用



写真 6.8.10-2 工程会議



写真 6.8.10-3 交通整理員



写真 6.8.10-4 定例会議



写真 6.8.10-5 朝礼



写真 6.8.10-6 安全教育

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 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

工事用車両の走行に係る交通渋滞については、選手村実施段階環境アセスメントにおいて「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書(選手村)」(平成27年12月 東京都)として予測・評価を実施している。選手村実施段階環境アセスメントの予測・評価では、全ての予測地点において評価の指標(交通流の現況)は満足するとしている。

また、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」(平成30年12月25日)において、仮設施設に係る計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数(大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数)は、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書(選手村)」(平成27年12月 東京都)において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数を下回るとしている。

工事用車両台数が最大となると想定された代表的な1日における、工事用車両の予測条件(評価書)とフォローアップ調査結果との比較は、表6.8.1-6(p.49参照)に示すとおりであり、大型車、小型車ともに、市街地再開発事業の予測・評価時の工事用車両台数を下回った。

断面交通量の予測結果(評価書)とフォローアップ調査結果との比較は、表6.8.1-7(p.49参照)に示すとおりであり、1地点を除き予測結果を下回った。また、断面交通量のうち工事用車両については、全ての地点で予測結果を下回った。

以上のことから、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」(平成30年12月25日)における予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。

なお、フォローアップ調査では、工事用車両の多くが東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線を利用し、湾岸道路方向へ走行したものと考えられるが、工程会議等で施工計画を検討して工事工程を平準化し、工事用車両の計画的かつ効率的な運行管理に努めた。