

9.13 交通安全

9.13.1 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 9.13-1 に示すとおりである。

表 9.13-1 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 29 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、「平成 27 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 29 年 7 月 東京都建設局道路建設部)等の既存資料調査によった。調査地点は、表 9.13-2 及び図 9.13-1 に示すとおりである。

表9.13-2 自動車交通量調査地点（既存資料調査）

調査地点	道路名（通称名）	調査主体	調査年度
No.1	都道 302 号新宿両国線（靖国通り）	東京都	平成 22 年度
No.2	都道 401 号麴町竹平線（内堀通り）		

注）地点番号は、図 9.13-1 に対応する。

出典：「平成 27 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 29 年 7 月 東京都建設局道路建設部)

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

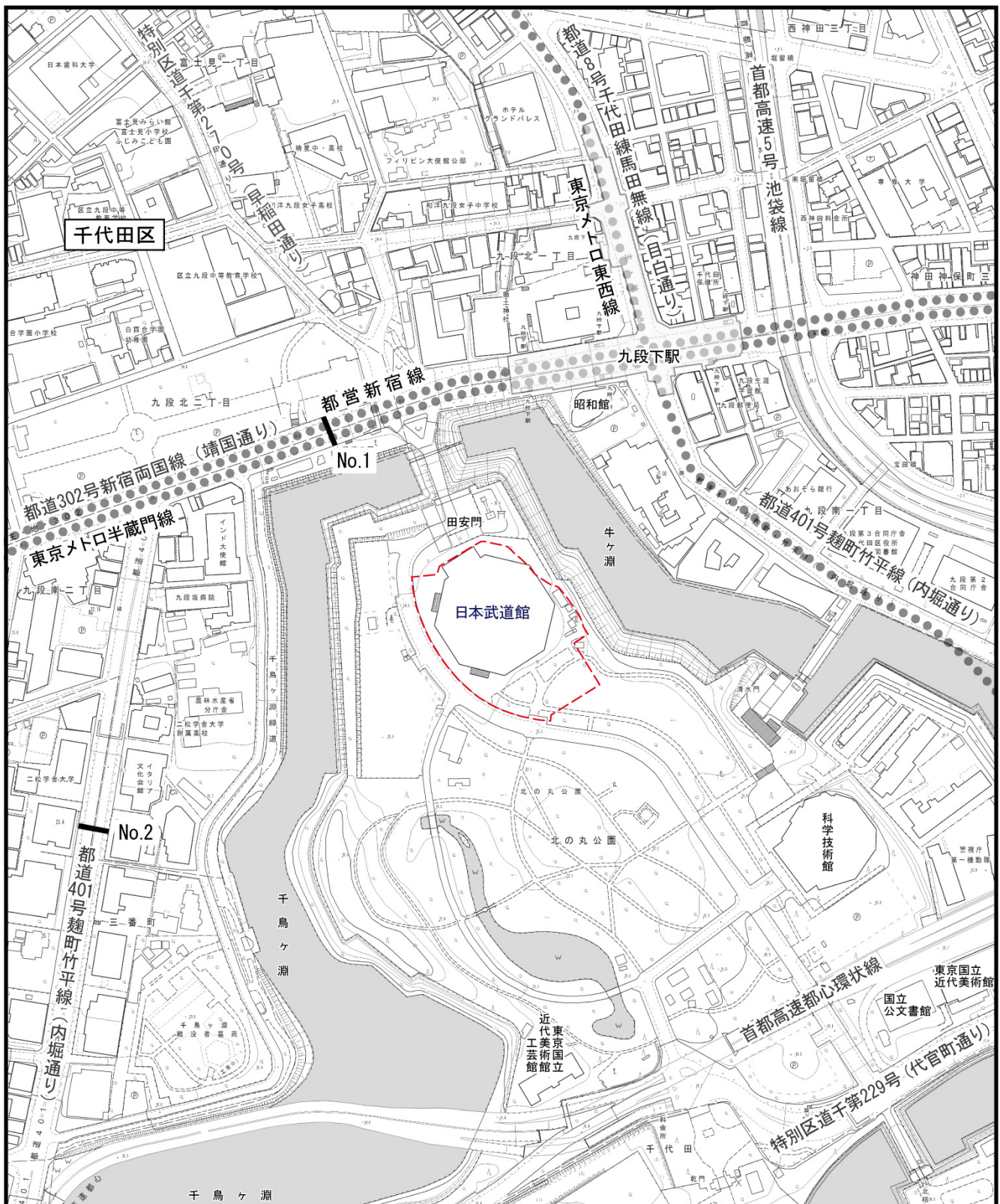
調査は、「東京の土地利用 平成 23 年東京都区部」（平成 25 年 3 月 東京都都市整備局）等の既存資料の整理によった。

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。



凡 例

計画地

断面交通量調査地点 (No.1 ~ 2)



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 9.13-1 既存資料調査地点
(自動車交通量)

(4) 調査結果

1) 公共交通機関の状況

ア. 鉄道

計画地周辺の鉄道乗車人員の推移は、「9.12 公共交通へのアクセシビリティ 9.12.1 現況調査 (4) 調査結果 1) 公共交通機関の状況」(p.216 参照)に示したとおりである。

最寄り駅は、九段下駅(東京メトロ半蔵門線、東京メトロ東西線及び都営地下鉄新宿線)がある。利用者数は、平成27年度の場合、九段下駅で約1,261万人～1,899万人(日平均では34,540～52,033人)となっている。

イ. バス路線

計画地周辺の主なバス路線網は、表9.12-3(p.218 参照)及び図9.12-2(p.219 参照)に示したとおりである。

計画地周辺では、高田馬場駅を起点とし、都道302号新宿両国線(靖国通り)を経由し、九段下に至る高71系統、小滝橋車庫前を起点とし、都道8号千代田練馬田無線(目白通り)を経由し、九段下に至る飯64系統が運行されており、最寄りのバス停は、計画地北側の九段下バス停である。

2) 交通量等の状況

最新の平成27年度道路交通センサスによる交通量調査の結果は、表9.13-3に示すとおりである。計画地周辺における平日の交通量は28,480～32,317台/日、大型車混入率9.8～11.8%である。

表9.13-3 道路交通センサスによる交通量調査結果

調査地点	通称名(路線名)	平 日	
		12時間 交通量(台) (大型車混入率:%)	混雑度 ^{注2)}
No.1	都道302号新宿両国線(靖国通り)	28,480 (11.8)	0.95
No.2	都道401号麴町竹平線(内堀通り)	32,317 (9.8)	1.35

注1) 地点番号は、図9.13-1に対応する。

2) 交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比。

出典：「平成27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29年7月 東京都建設局道路建設部)

3) 道路及び交通安全施設等の状況

計画地周辺の主要な道路としては、計画地北側に都道302号新宿両国線(靖国通り)、計画地東側に都道8号千代田練馬田無線(目白通り)、計画地東側及び西側に都道401号麴町竹平線(内堀通り)があり、いずれの道路もマウントアップ形式の道路やガードレールの安全施設が整備されている。また、計画地東側に首都高速5号池袋線、計画地南側に首都高速都心環状線といった自動車専用道路がある。

都道302号新宿両国線(靖国通り)には、計画地北側の田安門交差点において歩道橋が整備されている。

4) アクセス経路の状況

アクセス経路の状況は、「9.10 安全 9.10.1 現況調査 (4) 調査結果 7) バリアフリー化の状況 イ. 公共交通機関から施設へのバリアフリー化」(p.176 参照)に示したとおりである。

鉄道駅から計画地までの歩行者経路としては、九段下駅から都道 302 号新宿両国線を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路、都道 302 号新宿両国線、田安門交差点に架かる歩道橋を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、表 9.12-4 (p.220 参照)に示すとおりであり、九段下バス停から都道 302 号新宿両国線を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路、都道 302 号新宿両国線、田安門交差点に架かる歩道橋を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路がある。

九段下駅からの経路は歩道が整備され、マウントアップ形式の歩道や横断防止柵が整備されている。田安門交差点において、特別区道千第 270 号（早稲田通り）を横断する箇所には、歩行者用信号及び横断歩道が整備されているほか、都道 302 号新宿両国線（靖国通り）を横断する箇所には歩道橋が整備されており、車道と分離されている。

九段下バス停からの経路にもマウントアップ形式の歩道や横断防止柵が整備されている。九段下交差点においては、都道 8 号千代田練馬田無線（靖国通り）を横断する箇所及び都道 302 号新宿両国線（靖国通り）を横断する箇所に歩行者用信号及び横断歩道が整備されている。また、それ以降の経路については九段下駅からの経路と重複し、車道と分離されている。

また、田安門橋は歩行者専用の橋梁であり、北の丸公園の園路はマウントアップ形式の歩道が整備されている。

5) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「9.1 土壌 9.1.1 現地調査 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p.51 参照)に示したとおりである。

計画地及びその周辺の土地利用は、教育文化施設、公園、運動場等となっている。計画地周辺には、千鳥ヶ淵などの皇居外苑を取り囲むお濠や昭和館、東京国立近代美術館、工芸館、国立公文書館、科学技術館などの文化施設が存在する。

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、図 9.13-2 及び表 9.13-4 に示すとおりである。

表 9.13-4 計画地周辺の主要な公共施設（教育・福祉・医療施設等）

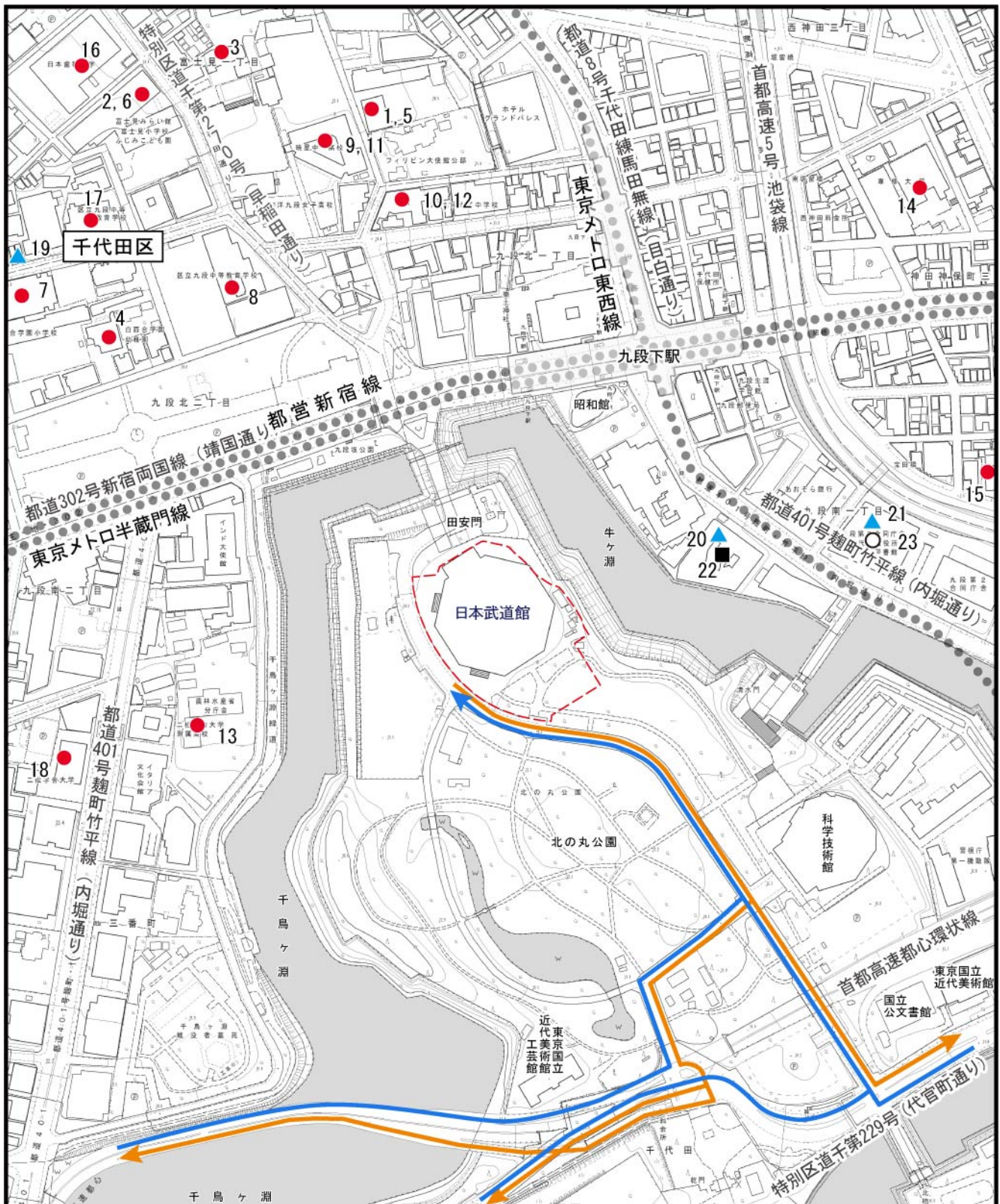
区 分	番号	施設名	住所
教育 施設	幼稚園	1 九段幼稚園（仮園舎）	千代田区富士見 1-1-6
		2 ふじみこども園	千代田区富士見 1-10-3
		3 暁星幼稚園	千代田区富士見 1-2-5
		4 白百合学園幼稚園	千代田区九段北 2-4-1
	小学校	5 九段小学校	千代田区富士見 1-1-6
		6 富士見小学校	千代田区富士見 1-10-3
		7 白百合学園小学校	千代田区九段北 2-4-1
	中学校	8 九段中等教育学校	千代田区九段北 2-2-1
		9 暁星中学校	千代田区富士見 1-2-5
		10 和洋九段女子中学校	千代田区九段北 1-12-12
	高等学校	11 暁星高等学校	千代田区富士見 1-2-5
		12 和洋九段女子高等学校	千代田区九段北 1-12-12
		13 二松学舎大学附属高等学校	千代田区九段南 2-1-32
	大 学	14 専修大学 神田キャンパス	千代田区神田神保町 3-8
		15 共立女子学園 神田一ツ橋キャンパス	千代田区神田神保町 3-27
		16 日本歯科大学 東京キャンパス	千代田区富士見 1-9-20
		17 東京理科大学 神楽坂キャンパス 富士見校舎	千代田区富士見 1-11-2
		18 二松学舎大学	千代田区三番町 6-16
福祉 施設	高齢者福祉施設、 障害者福祉施設	19 富士見高齢者住宅	千代田区富士見 1-11-18
		20 高齢者総合サポートセンター「かがやきプラザ」	千代田区九段南 1-6-10
		21 ジョブサポートプラザちよだ	千代田区九段南 1-2-1
医療 施設	病院	22 国家公務員共済組合連合会 九段坂病院	千代田区九段南 2-1-39
その他	図書館	23 千代田図書館	千代田区九段南 1-2-1

注）地点番号は、図 9.13-1 の表記に対応する。

出典：「子育て・教育」（平成 29 年 10 月 05 日参照 千代田区ホームページ）

<https://www.city.chiyoda.lg.jp/kosodate/index.html>

「医療機関名簿」（平成 28 年 9 月 東京都）



凡 例

- 計画地
- 工事車両集中ルート
- ← 工事車両発生ルート
- 教育施設 (No.1 ~ 18)
- ▲ 福祉施設 (No.19 ~ 21)
- 医療施設 (No.22)
- その他 (No.23)



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 9.13-2
計画地周辺の主要公共施設
(教育・福祉・医療施設等)

注) 工事車両の走行ルートは今後変更の可能性がある。

6) 規制等の状況

規制等の状況は、「9.12 公共交通へのアクセシビリティ 9.12.1 現況調査 (4) 調査結果 4) 規制等の状況」(p.220 参照)に示したとおりである。

計画地周辺の主な道路は、計画地北側の都道 302 号新宿両国線(靖国通り)である。車線数は 6 車線であり、法定速度は 60km/h となっている。また、工事用車両の走行ルートである首都高速都心環状線は、片側 2 車線で規制速度は 60km/h、特別区道千第 229 号(代官町通り)は、2～5 車線であり、規制速度は 40km/h となっている。

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 9.13-5 に示すとおりである。

表 9.13-5 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。)を定めるに当たつ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。

9.13.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、東京 2020 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、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道線分離の状況から推定する方法とした。

(5) 予測結果

工事用車両は、主に首都高速都心環状線や特別区道千第 229 号（代官町通り）から北の丸公園内の車道を経て計画地へ出入場することが想定される。

工事用車両の走行ルートは、ほとんどがマウントアップ形式の歩道や横断防止柵等により歩道と車道が分離されている。また、首都高速都心環状線は、車両専用道路である。

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計画としている。工事用車両は、計画地が位置する北の丸公園の園路を占有することはないが、北の丸公園の車道を走行することが想定されることから、一般来園者の通行ルートと工事用車両の走行ルートが重複する区間については、道路保安用品による歩車分離等も含めた交通安全対策の実施や交通整理員の適切な配置を行う計画としている。また、公園内の車道に車両を待機させないよう運転者への指導を徹底する計画としている。

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。

9.13.3 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、歩行者の交通安全への配慮のため、極力、首都高速都心環状線を利用する計画としている。
- ・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計画としている。
- ・工事用車両の走行にあたっては、安全走行を徹底する計画としている。
- ・北の丸公園内の一般来園者の通行ルートと工事用車両の走行ルートが重複する区間については、道路保安用品による歩車分離等も含めた交通安全対策の実施や交通整理員の適切な配置を行う計画としている。
- ・公園内の車道に車両を待機させないよう運転者への指導を徹底する計画としている。

(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、可能な限り工事工程の平準化に努める計画である。

- ・作業員の通勤は可能な限り公共交通機関を利用するよう指導し、自動二輪車又は自転車で通勤する場合は、それらの作業員を把握するとともに、作業員用の十分な駐輪スペースの確保を徹底させる計画としている。
- ・計画地周囲の歩道等を占用する工事を行う場合には、交通整理員の配置等を計画する。

9.19.4 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

工事用車両は、主に首都高速都心環状線や特別区道千第 229 号（代官町通り）から北の丸公園内の車道を経て計画地へ出入場することが想定される。

工事用車両の走行ルートは、ほとんどがマウントアップ形式の歩道や横断防止柵等が整備されており歩道と車道が分離されている。また、首都高速都心環状線は、車両専用道路である。

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也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計画としている。また、工事用車両は、計画地が位置する北の丸公園の園路を占有することはないが、北の丸公園の車道を走行することが想定されることから、北の丸公園内の一般来園者の通行ルートと工事用車両の走行ルートが重複する区間については、道路保安用品による歩車分離等も含めた交通安全対策の実施や交通整理員の適切な配置を行う計画としている。また、公園内の車道に車両を待機させないよう運転者への指導を徹底する計画としている。

以上のことから、現況の歩車動線分離を低下させることはなく、評価の指標は満足するものと考ええる。