

9.25 交通安全

9.25.1 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 9.25-1 に示すとおりである。

表 9.25-1 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）等の既存資料を用いて整理した。

2) 交通量等の状況

調査は、「9.1 大気等 9.1.1 現地調査 (3) 調査方法 6) 自動車交通量等の状況」（p.76 参照）と同様とし、既存資料及び現地調査によった。

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）の法令等の整理によった。

(4) 調査結果

1) 公共交通機関の状況

ア. 鉄道

計画地周辺の鉄道乗車人員の推移は、「9. 24 公共交通へのアクセシビリティ 9. 24. 1 現況調査 (4) 調査結果 1) 公共交通機関の状況」(p. 580 参照) に示したとおりである

計画地周辺の鉄道駅は、信濃町駅 (JR 中央本線)、千駄ヶ谷駅 (JR 中央本線)、青山一丁目駅 (東京メトロ半蔵門線及び銀座線)、外苑前駅 (東京メトロ銀座線) 及び国立競技場駅 (都営大江戸線) がある。

利用者数は、平成 25 年度の場合、都営大江戸線国立競技場駅が最も少なく 2, 139 千人 (日平均では 5, 860 人)、東京メトロ銀座線外苑前駅が最も多く 13, 589 千人 (日平均では 37, 230 人) となっている。

なお、青山一丁目駅は、東京メトロ半蔵門線、東京メトロ銀座線、都営大江戸線が乗り入れており、それらの合計は 32, 907 千人 (日平均では 90, 156 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. 24-3 (p. 582 参照) 及び図 9. 24-2 (p. 583 参照) に示したとおりである。

計画地周辺では、池袋駅や渋谷駅等を起点とし、一般国道や都道を中心に都営バス及びコミュニティバス路線が整備されており、最寄りのバス停は計画地西側約 10m の明治公園バス停である。

2) 交通量等の状況

交通量等の状況は、「9. 1 大気等 9. 1. 1 現地調査 (4) 調査結果 6) 自動車交通量等の状況」(p. 100 参照) に示したとおりである。現地調査による平日の交通量は、7, 649～37, 247 台/日、大型車混入率は 5. 3～6. 5%、休日の交通量は、6, 302～31, 617 台/日、大型車混入率は 4. 1～5. 0% 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、計画地東側に都道 414 号四谷角筈線及び都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り)、西側に都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り)、計画地南側に補助幹線道路 24 号、一般国道 246 号 (青山通り) がある。いずれの道路も図 9. 21-4 (p. 526～530 参照) に示すとおり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。

4) アクセス経路の状況

アクセス経路の状況は、「9. 24 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. 584 参照) に示したとおりである。

鉄道駅から計画地までの主なアクセス経路は、信濃町駅 (JR 中央本線) から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅 (JR 中央本線) から東京体育館屋外広場を利用する経路または都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、青山一丁目駅 (東京メトロ半蔵門線及び銀座線) から、一般国道 246 号 (青山通り) 及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑前駅 (東京メトロ銀座線) から都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り) または補助幹線道路 24 号を利用する経路、北参道駅から都道 414 号四谷角筈線、都道 305 号芝新宿王子線 (明治通り) 及び特別区道第 868 号路線を利用する経路、国立競技場駅 (都営大江戸線) から直接アクセスする経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、信濃町南口バス停から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅バス停から、東京体育館屋外広場を利用する経路、青山一丁目駅

前バス停から、都道 319 号環状 3 号線（外苑東通り）、一般国道 246 号（青山通り）及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑駅前バス停から、一般国道 246 号（青山通り）及び補助幹線道路 24 号を利用する経路、明治公園バス停及び明治公園前バス停から直接アクセスする経路がある。

これらの経路は歩道が整備され、北参道駅からの経路を除いて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 大気等 9.1.1 現地調査 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p. 90 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、スポーツ・興行施設、公園・運動場等となっている。

計画地及びその周辺は、都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)に基づく第二種中高層住居専用地域となっている。

また、計画地は、明治神宮外苑内に位置する。

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. 25-2 及び図 9. 25-1 に示すとおりである。通学路である計画地南側の一般国道 246 号（青山通り）、計画地北側の都道 418 号北品川四谷線（外苑西通り）及び都道 319 号環状 3 号線（外苑東通り）は、工事用車両の走行ルートと重なる。

表 9.25-2(1) 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	新宿区立四谷第六幼稚園	新宿区大京町 30
		2	渋谷区私立原宿幼稚園	渋谷区神宮前 3-42-1
		3	渋谷区私立鳩の森八幡幼稚園	渋谷区千駄ヶ谷 1-1-24
	小学校	4	新宿区立四谷第六小学校	新宿区大京町 30
		5	港区立青山小学校	港区南青山 2-21-2
		6	渋谷区立神宮前小学校	渋谷区神宮前 4-20-12
		7	渋谷区立千駄ヶ谷小学校	渋谷区千駄ヶ谷 2-4-1
	中学校	8	港区立青山中学校	港区北青山 1-1-9
	高等学校	9	都立青山高等学校	渋谷区神宮前 2-1-8
		10	私立国学院高等学校	渋谷区神宮前 2-2-3
	大 学	11	慶應義塾大学医学部	新宿区信濃町 35
		12	津田塾大学千駄ヶ谷キャンパス	渋谷区千駄ヶ谷 1-18-24
福祉 施設	幼稚園・ 保育園	13	千駄ヶ谷なかよし園幼稚園舎	渋谷区千駄ヶ谷 2-4-1
		14	千駄ヶ谷なかよし園保育園舎	渋谷区千駄ヶ谷 3-34-9
	保育園、 児童施設	15	四谷第六小学校内学童クラブ	新宿区大京町 30
		16	新宿三つの木保育園 もりさんかくしかく	新宿区大京町 29
		17	新宿区立信濃町 子ども家庭支援センター しなのまち子ども園 信濃町学童クラブ	新宿区信濃町 20
		18	私立二葉南元保育園	新宿区南元町 4
		19	港区立青山保育園	港区北青山 3-4-14-101
		20	港区立南青山保育園	港区南青山 1-3-15
		21	子ども発達相談センター 渋谷区立渋谷保育園	渋谷区神宮前 3-18-33
		22	二葉乳児院 地域子育て支援センター二葉	新宿区南元町 4
		23	子育てひろばあい・ぽーと	港区南青山 2-25-1
		24	青山児童館	港区北青山 3-3-16
	高齢者福祉 施設、障害 者福祉施設	25	新宿区立信濃町シニア活動館	新宿区信濃町 20
		26	若葉高齢者在宅サービスセンター	新宿区若葉 3-6
		27	港区立北青山 高齢者在宅サービスセンター 赤坂地区高齢者相談センター (港区立北青山地域包括支援センター)	港区北青山 1-6-1
		28	青山いきいきプラザ	港区南青山 2-16-5
		29	ケアコミュニティ・原宿の丘 地域包括支援センター 在宅サービスセンター 教育センター (教育相談室・けやき教室)	渋谷区神宮前 3-12-8
		30	障害者福祉センターはあとびあ原宿	渋谷区神宮前 3-18-37
		31	千駄ヶ谷敬老館	渋谷区千駄ヶ谷 1-1-7

表 9.25-2(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
医療施設	病 院	32	医療法人社団 信濃会 信濃坂クリニック	新宿区左門町 20
		33	医療法人社団 仁圭会 林外科病院	新宿区大京町 27
		34	慶應義塾大学病院	新宿区信濃町 35
		35	学校法人 東京女子医科大学 附属青山病院	港区北青山 2-7-13
		36	医療法人社団 オリンピア会 オリンピア眼科病院	渋谷区神宮前 2-18-12
		37	医療法人財団 東京勤労者医療会 代々木病院	渋谷区千駄ヶ谷 1-30-7
その他	図書館	38	慶應義塾大学信濃町メディアセンター (北里記念医学図書館)	新宿区信濃町 35
		39	港区立赤坂図書館	港区南青山 1-3-3

注) 地点番号は、図 9.25-1 の表記に対応する。

出典: 「しんじゅくノート」(平成 28 年 3 月 11 日参照 新宿区ホームページ)

<http://shinjuku.mycl.net/>

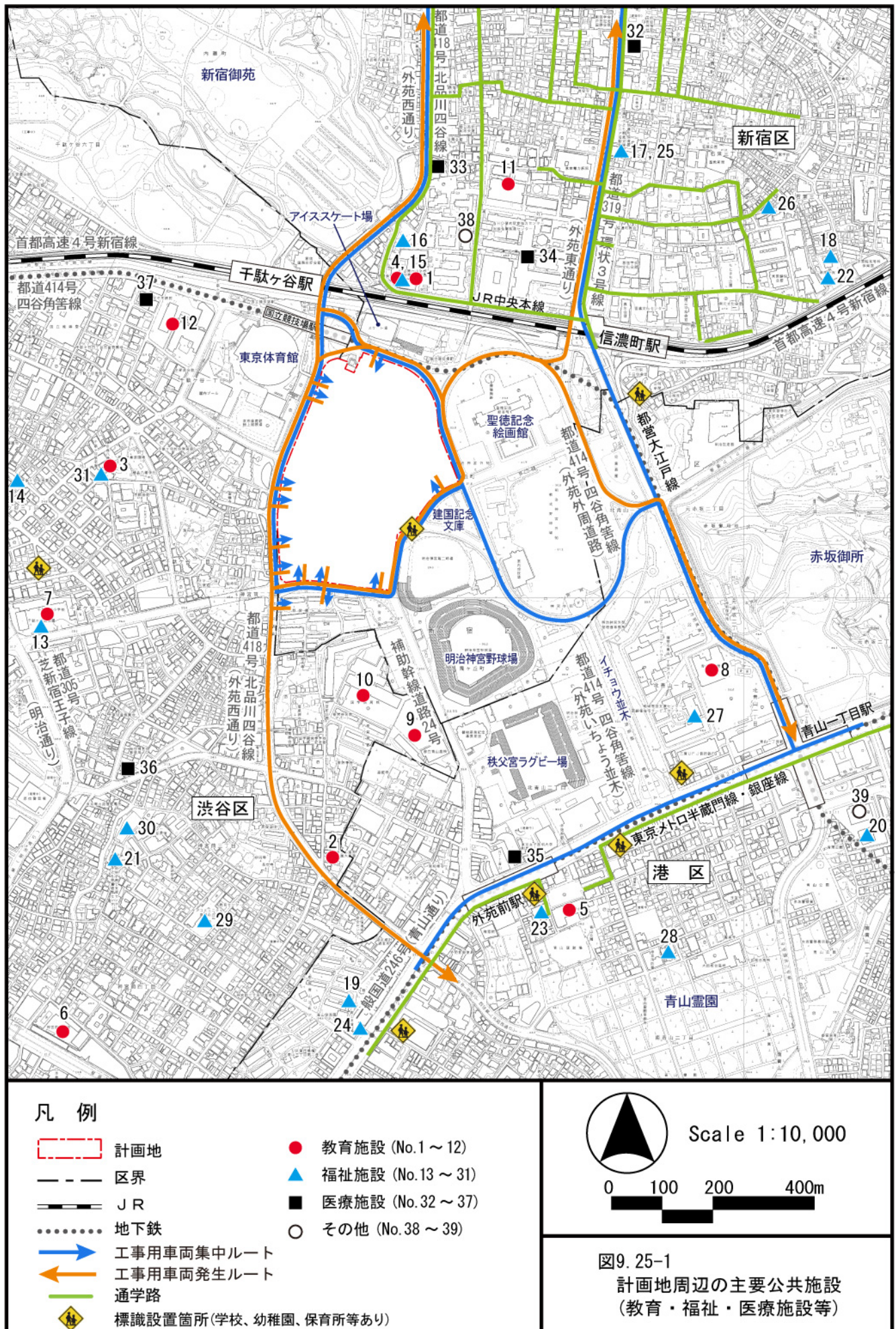
: 「渋谷区案内図」(平成 28 年 3 月 11 日参照 渋谷区ホームページ)

<https://www.city.shibuya.tokyo.jp/est/map/annai2014.pdf>

: 「港区 施設案内」(平成 28 年 3 月 11 日参照 港区ホームページ)

<http://map.city-minato.jp/>

「医療機関名簿」(平成 27 年 9 月 東京都)



注) 図中の走行ルートは、施工計画等より東京都が想定した走行ルートを示す。

6) 規制等の状況

交通規制等の状況は、「9. 24 公共交通へのアクセシビリティ 9. 24. 1 現況調査 (4) 調査結果 4) 規制等の状況」(p. 586 参照) に示したとおりである。

信濃町駅からの経路である都道 414 号四谷角筈線は 3 車線であり、規制速度は 40km/h である。

千駄ヶ谷駅からの経路である都道 414 号四谷角筈線は 2 車線であり、規制速度は 40km/h である。

青山一丁目駅からの経路である一般国道 246 号(青山通り)は 6 車線であり、法定速度は 50km/h、都道 414 号四谷角筈線は 2 車線または 4 車線であり、規制速度は 40km/h である。

外苑前駅からの経路である都道 418 号北品川四谷線は 4 車線であり、規制速度は 50km/h、補助幹線道路 24 号は 4 車線であり、規制速度は 40km/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. 25-3 に示すとおりである。

表 9. 25-3 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. 25. 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、東京 2020 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と思われる期間のうち、大会開催前、大会開催後とした。

(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

1) 大会開催前

計画地までの主なアクセス経路として、鉄道駅から計画地までの主なアクセス経路は、「9. 21 安全 9. 21. 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. 525 参照) に示したとおりであり、信濃町駅 (JR 中央本線) から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅 (JR 中央本線) から東京体育館屋外広場を利用する経路または都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、青山一丁目駅 (東京メトロ半蔵門線及び銀座線) から、一般国道 246 号 (青山通り) 及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑前駅 (東京メトロ銀座線) から都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り) または補助幹線道路 24 号を利用する経路、北参道駅から都道 414 号四谷角筈線、都道 305 号芝新宿王子線 (明治通り) 及び特別区道第 868 号路線を利用する経路、国立競技場駅 (都営大江戸線) から直接アクセスする経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、信濃町南口バス停から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅バス停から、東京体育館屋外広場を利用する経路、青山一丁目駅前バス停から、都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り)、一般国道 246 号 (青山通り) 及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑駅前バス停から、一般国道 246 号 (青山通り) 及び補助幹線道路 24 号を利用する経路、明治公園バス停及び明治公園前バス停から直接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. 2-16 (p. 40 参照) に示したとおりである。

計画地までのアクセス経路は、一般国道 246 号 (青山通り)、都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り)、都道 414 号四谷角筈線及び都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り) が工事用車両の走行ルートと重なる。このうち、計画地南側の一般国道 246 号 (青山通り)、計画地北側の都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り) 及び都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り) は、通学路に指定されている。これらの経路は、マウントアップ形式とガードレール等により歩道と車道が分離されており、工事による改変はない。

使用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。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。

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。

2) 大会開催後

本施設は、旧国立霞ヶ丘競技場と同様スポーツ施設である。公共交通機関である鉄道駅から計画施設までのアクセス経路のほとんどは、マウントアップとガードレール等の安全施設との組合せにより、歩道と車道が分離されており、事業の実施により周辺の道路を改変することはないと予測する。

計画地内の外構部については、オープンな通路空間として提供するとともに、敷地内の勾配は概ね 1/50～1/100 程度とし、安全なアクセス環境を実現する計画としている。また、計画地にはペDESTリアンデッキを整備するため、隣接する東京体育館へのアクセスは、立体的に歩車分離されると予測する。

9. 25. 3 ミティゲーション

(1) 予測に反映した措置

1) 大会開催前

- ・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計画としている。
- ・計画地周辺の歩道等を占用する工事を行う場合には、代替路の設置、交通整理員の配置等を行う計画としている。
- ・工事用車両の走行に当たっては、安全走行を徹底する計画としている。
- ・工事中は、明治神宮外苑利用者の交通安全を確保する計画としている。

2) 大会開催後

- ・イベント時の観客の安全な入退場を可能にするため、外壁面を後退させ、オープンスペースを確保する計画としている。
- ・敷地内経路は、段差、勾配を最小とし、安全なアクセス環境を実現する計画としている。
- ・計画地にはペDESTリアンデッキを整備し、立体的な歩車道線の分離を図る計画としている。

(2) 予測に反映しなかった措置

1) 大会開催前

- ・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としている。
- ・工事用車両の走行に当たっては、規制速度の遵守等安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車をすることがないように、運転者への指導を徹底する計画としている。
- ・歩行者、自転車、一般車両等の優先の徹底、交差点進入時、右左折時における歩行者、自転車等の安全確認の徹底等の交通安全教育を工事用車両運転者に対して徹底する計画としている。
- ・児童の登下校時間帯の通学路においては特に安全走行を徹底する計画としている。
- ・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計画としている。

9. 25. 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

計画地までの主なアクセス経路として、鉄道駅から計画地までの主なアクセス経路は、信濃町駅（JR 中央本線）から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅（JR 中央本線）から東京体育館屋外広場を利用する経路または都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、青山一丁目駅（東京メトロ半蔵門線及び銀座線）から、一般国道 246 号（青山通り）及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑前駅（東京メトロ銀座線）から都道 418 号北品川四谷線（外苑西通り）または補助幹線道路 24 号を利用する経路、北参道駅から都道 414 号四谷角筈線、都道 305 号芝新宿王子線（明治通り）、特別区道第 868 号路線、特別区道第 631 号路線及び特別区道第 665 号路線を利用する経路、国立競技場駅（都営大江戸線）から直接アクセスする経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、信濃町南口バス停から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅バス停から、東京体育館屋外広場を利用する経路、青山一丁目駅前バス停から、都道 319 号環状 3 号線（外苑東通り）、一般国道 246 号（青山通り）及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑駅前バス停から、一般国道 246 号（青山通り）及び補助幹線道路 24 号を利用する経路、明治公園バス停及び明治公園前バス停から直接アクセスする経路がある。

最寄りの公共交通機関からのアクセス経路の大部分が、マウントアップ、ガードレール等の安全施設により歩車動線が分離されている。

大会開催前において、計画地へのアクセス経路の一部、及び周辺の通学路の一部は、工事用車両が走行する計画であるが、これらの道路はマウントアップ、ガードレール等の安全施設により歩車動線が分離されており、工事による改変はない。使用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。

大会開催後において、最寄りの公共交通機関からのアクセス経路における歩車動線分離の状況は維持されるものとする。計画地内の外構部については、オープンな通路空間として提供するとともに、敷地内の勾配は概ね 1/50～1/100 程度とし、安全なアクセス環境を実現する計画としている。また、計画地にはペDESTリアンデッキを整備するため、隣接する東京体育館へのアクセスは、立体的に歩車分離され则认为。

以上のことから、工事用車両の走行及び周辺道路における車両の走行に伴い、現況の歩車道分離が変化することはない、評価の指標は満足するものとする。