

## 9.21 交通安全

### 9.21.1 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 9.21-1 に示すとおりである。

表 9.21-1 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）等の既存資料調査によった。

##### 2) 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)等の既存資料調査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

計画地周辺の鉄道の状況は、「9.20 公共交通へのアクセシビリティ 9.20.1 現況調査 (4) 調査結果 1) 公共交通機関の状況」(p.440 参照)に示したとおりであり、計画地周辺には、鉄道はない。

## イ. バス路線

計画地周辺のバス路線の状況は、「9.20 公共交通へのアクセシビリティ 9.20.1 現況調査 (4) 調査結果 1) 公共交通機関の状況」(p.440 参照)に示したとおりである。

計画地周辺では、東京テレポート駅前を起点とし、路線バスが整備されており、最寄りのバス停は、計画地北側約30mの環境局中防合同庁舎前バス停である。

## 2) 交通量等の状況

交通量等の状況は、「9.1 大気等 9.1.1 現況調査 (5) 調査結果 6) 自動車交通量等の状況」(p.74 参照)に示したとおりである。

## 3) 道路及び交通安全施設等の状況

道路及び交通安全施設等の状況は「9.17 安全 9.17.1 現況調査 (4) 調査結果 7) バリアフリー化の状況」(p.399 参照)に示したとおりである。

計画地周辺の主要な道路として、計画地南側に東京港臨海道路、計画地北側に臨港道路青海縦貫線、計画地北側に東西水路沿いの一般道路がある。

東京港臨海道路は、中央防波堤と大田区及び江東区を接続する臨海トンネル及び東京ゲートブリッジを通る臨港道路であり、臨港道路青海縦貫線は中央防波堤と江東区青海地区を結ぶ第二航路海底トンネルを通る臨港道路である。臨港道路青海縦貫線と東西水路沿いの一般道路は計画地北側にて交差しており、交差点には歩行者用の信号及び横断歩道が設置されている。

計画地及びその周辺では、臨港道路中防内5号線が平成32年度に供用予定であり、東西水路沿いの一般道と現中潮橋北側付近で交差する計画となっている。

## 4) アクセス経路の状況

アクセス経路の状況は、「9.17 安全 9.17.1 現況調査 (4) 調査結果 7) バリアフリー化の状況 イ. 施設から公共交通機関へのバリアフリー化」(p.399 参照)、「9.20 公共交通へのアクセシビリティ 9.20.1 現況調査 (4) 調査結果 2) アクセス経路の状況」(p.442 参照)に示したとおりである。

公共交通機関から計画地までの主なアクセス経路は、都営バス(波01系統)環境局中防合同庁舎前バス停から東西水路沿いの一般道路を利用する経路がある。この経路は、中潮橋北側の交差点までは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が、中潮橋から東側については、歩車道は分離されていない。

## 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.69 参照)に示したとおりである。

計画地は中央防波堤内側埋立地、中央防波堤外側埋立地及びその間の東西水路に位置しており、計画地周辺には教育施設や福祉施設は存在しない。計画地北側の一部は海の森公園(仮称)となっている。

## 6) 規制等の状況

規制等の状況は、「9.19 交通渋滞 9.19.1 現況調査 (4) 調査結果 4) 規制等の状況」(p.436 参照) に示したとおりである。

環境局中防合同庁舎前バス停から計画地までのアクセス経路である東西道路水路沿いの一般道路は、4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9.21-3に示すとおりである。

表 9.21-3 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。

### 9.21.2 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 大会の大会開催前、大会開催中及び大会開催後の代表的な時点のうち、新規施設への来訪者が増加すると考えられる大会開催後とした。

#### (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

公共交通機関から計画地までのアクセス経路としては、都営バス（波 01 系統）環境局中防合同庁舎前バス停から東西水路沿いの一般道路を利用する経路がある。

計画地周辺では東京港臨海道路、臨港道路青海縦貫線、東西水路沿いの一般道路及び新たに整備される臨港道路中防内 5 号線等に車両が走行する。

環境局中防合同庁舎前バス停からの経路は現中潮橋北側付近の交差点までマウントアップ形式、ガードレールによって歩道が車道と分離されており、大会開催後にもこの状況が維持されることが予測される。また、施設の車両出入口には交通整備員の配置や看板の設置を検討し、施設来訪者等一般歩行者の交通安全に配慮する。

このことから、周辺道路における車両の走行による、新規施設来訪者等の交通安全に及ぼす影響は小さいと予測する。

### 9.21.3 ミティゲーション

#### (1) 予測に反映した措置

- ・イベント時には、施設の車両出入口に、必要に応じて交通整備員の配置や看板の設置等を検討し、施設来訪者等一般歩行者の交通安全に配慮する。

#### (2) 予測に反映しなかった措置

- ・計画建築物の建設に伴い、周辺道路の歩道を整備し、現中潮橋北側付近の交差点に歩行者用信号、横断歩道を設置することを、都として調整する。

### 9.21.4 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

公共交通機関から計画地までの歩行者経路は、都営バス（波 01 系統）環境局中防合同庁舎前バス停から東西水路沿いの一般道路を利用する経路がある。

このアクセス経路は車両が走行することが考えられるが、今後さらに歩道を整備し、交差点に歩行者用信号、横断歩道を設置することにより歩道と車道が分離され则认为。また、施設の車両出入口には交通整備員の配置や看板の設置を検討し、施設来訪者等一般歩行者の交通安全に配慮する。

以上のことから、現況の歩車道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。

