

9.10 交通渋滞

9.10.1 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 9.10-1 に示すとおりである。

表 9.10-1 調査事項及びその選択理由

| 調査事項 | 選択理由 |
|--|--|
| ①交通量等の状況 ②道路等の状況 ③土地利用の状況 ④規制等の状況 | 事業の実施に伴い交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流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) 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)、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料」(国土交通省関東地方整備局)、「平成 26 年中の都内の交通渋滞統計(一般道路、首都高速道路)」(警視庁)等の既存資料及び現地調査によった。

2) 道路等の状況

調査は、「道路地図」等の既存資料を用い、計画地周辺の道路等の状況について整理した。

3) 土地利用の状況

調査は、「世田谷の土地利用 2011」(平成 25 年 5 月 世田谷区)、「せたがや i Map」(平成 28 年 7 月 15 日参照 世田谷区ホームページ)等の既存資料の整理によった。

4) 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。

(4) 調査結果

1) 交通量等の状況

ア. 既存資料調査

計画地周辺における交通量等の状況は、「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. 73 参照)に示したとおりである。計画地周辺の交通量は、平日で 5,050~46,383 台/日である。

「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料」によると、計画地北側の主要地方道 3 号世田谷・町田線(世田谷通り)の東京農大前交差点から狛江三叉路交差点にかけての区間及び計画地西側の東京都市計画道路幹線街路環状八号線(環八通り)の三本杉陸橋交差点から等々力不動前交差点にかけての区間については、交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、交通渋滞箇所を含む区間に特定されている。また、「平成 26 年中の都内の交通渋滞統計(一般道路、首都高速道路)」によると、計画地に最も近い一般道においては、主要地方道 3 号世田谷・町田線(世田谷通り)の三本杉陸橋交差点の上り方向にて平日平均として 0.41km の渋滞が発生している。

イ. 現地調査

現地調査による計画地周辺の交通量の状況は、「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.73 参照)に示したとおりである。平日の交通量は5,636～20,974台/日、大型車混入率は4.5～14.9%、休日の交通量は4,510～21,433台/日、大型車混入率は1.1～12.8%である。

2) 道路等の状況

計画地周辺の主な道路の種類・規格等は、表9.10-2に示すとおりである。

表9.10-2 計画地周辺の主な道路の種類・規格等

| 地点番号 | 路線名 (通称名) | 道路の種類 | 道路の規格 | 車線数 | 車道部 幅員(m) |
|------|---------------------------|-------|--------|-----|--------------|
| No.1 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) | 都道 | 第4種第1級 | 2 | 9.0 |
| No.2 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) | 都道 | 第4種第1級 | 2 | 6.0 |
| No.3 | 特別区道 | 特別区道 | 第4種第3級 | 2 | 7.2 |
| No.4 | 特別区道 (用賀中町通り) | 特別区道 | 第4種第3級 | 2 | 7.2 |
| No.5 | 特別区道 (用賀七条通り) | 特別区道 | 第4種第3級 | 2 | 7.0 |

注) 表中の地点番号は、図9.1-2 (p.48 参照)に対応する。

3) 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.64 参照)に示したとおりである。

計画地周辺には、教育施設等として15施設(幼稚園3、小学校4、中学校3、高等学校1、中高一貫校3、大学1)、福祉施設として15施設(保育園・児童施設12、高齢者福祉施設・障害者福祉施設3)、医療施設として1施設(病院1)の合計31施設が存在する。また、公園・緑地・児童遊園は合わせて38箇所存在する。

4) 規制等の状況

計画地周辺の主な道路は2車線であり、規制速度は、表9.10-3に示すとおり、30～40km/hとなっている。

表9.10-3 計画地周辺の主な道路の規制速度

| 地点番号 | 路線名 (通称名) | 規制速度 (km/h) |
|------|---------------------------|----------------|
| No.1 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) | 40 |
| No.2 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) | 40 |
| No.3 | 特別区道 | 40 |
| No.4 | 特別区道 (用賀中町通り) | 40 |
| No.5 | 特別区道 (用賀七条通り) | 30 |

注) 表中の地点番号は、図9.1-2 (p.48 参照)に対応する。

9.10.2 予 測

(1) 予測事項

予測事項は、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、競技観戦者の来場等で交通量及び交通流に変化が生じるとされる時点又は期間のうち、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、工事用車両の走行に伴う交通量の変化の程度を、周辺交通量と比較する方法によった。

(5) 予測結果

工事用車両の走行ルートは、図 7.2-6 (p.26 参照) に示すとおりである。

工事用車両台数が最大となる時期における工事用車両は、表 9.10-4 に示すとおり、164 台/日と予測する（現況交通量は、表 9.1-26(1)～(5) (p.74～78 参照)、将来基礎交通量及び工事用車両の詳細は、資料編 p. 28～30 参照）。

表 9.10-4 工事用車両の走行に伴う交通量の予測結果

単位:台/日

| 予測地点 | | 交通量 | | |
|------|---------------------------|--------|----------|--------------------|
| | | 現況交通量 | 工事用車両交通量 | 現況交通量及び工事用車両交通量の合計 |
| No.1 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) | 17,850 | 164 | 18,014 |
| No.2 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) | 20,974 | 164 | 21,138 |
| No.3 | 特別区道 | 5,636 | 164 | 5,800 |
| No.4 | 特別区道 (用賀中町通り) | 8,549 | 164 | 8,713 |
| No.5 | 特別区道 (用賀七条通り) | 6,826 | 164 | 6,990 |

注) 表中の地点番号は、図 9.1-2 (p.48 参照) に対応する。

9.10.3 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複数のルートに分散させる計画としている。

(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、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、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をするこ
がないよう、運転者への指導を徹底する計画としている。
- ・ 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、計画地周辺の車両の通行に支障を
与えないように配慮する計画としている。
- ・ 工事用車両の走行に当たっては、出入口付近を走行する路線バスの運行スケジュールに配慮
する計画としている。

9.10.4 評価

(1) 評価の指標

評価の指標は、交通流の現況とした。

(2) 評価の結果

周辺交通量に対して工事用車両台数が 164 台/日増加するが、周辺交通量に占める工事用車両台数の割合はわずかである。

工事用車両の走行や走行ルートの計画に際しては、交通渋滞による影響を軽減するために、走行ルートを複数のルートに分散させること、工事用車両の出入口に交通整理員を配置すること、市街地での待機や違法駐車禁止を徹底すること、工事工程を可能な限り平準化すること等により、計画地周辺の一般車両及び路線バスの通行に支障を与えないよう十分な配慮を行い、工事を実施する計画としていることから、評価の指標は満足するものとする。