

9.18 交通安全

9.18.1 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 9.18-1 に示すとおりである。

表 9.18-1 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、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

計画地周辺の鉄道乗車人員の推移は、表 9.18-2 に示すとおりである。また、計画地に最寄りの駅の位置は、図 9.18-1 に示すとおりである。

計画地周辺の鉄道駅は、葛西臨海公園駅（JR 京葉線）がある。利用者数は、平成 26 年度の場合 4,683 千人（日平均では 12,830 人）となっている。

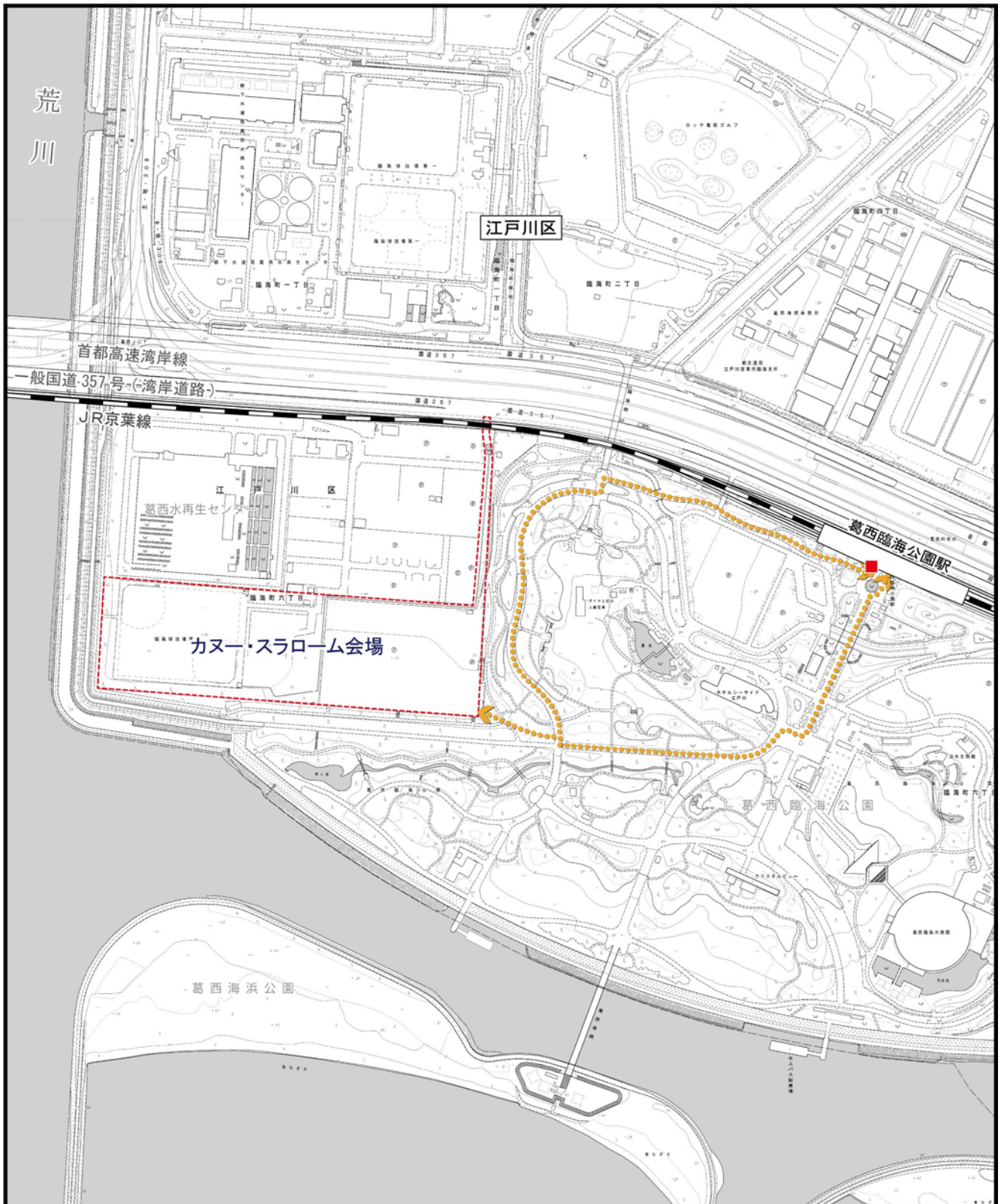
表 9.18-2 鉄道乗車人員の推移

(単位：千人)

| 項 目 | | 乗車人員 | | | | |
|--------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | | 平成 22 年度 | 平成 23 年度 | 平成 24 年度 | 平成 25 年度 | 平成 26 年度 |
| JR 京葉線 | 葛西臨海公園駅 | 4,380 | 4,262 | 4,452 | 4,708 | 4,683 |

出典：「東京都統計年鑑」（平成 28 年 9 月 16 日参照 東京都総務局ホームページ）

<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.htm>



凡例

- 計画地
- 区界
- JR
- JR出口
- ▶ 歩行者動線



Scale 1:7,500



図9.18-1
鉄道駅からのアクセス経路

イ. バス路線

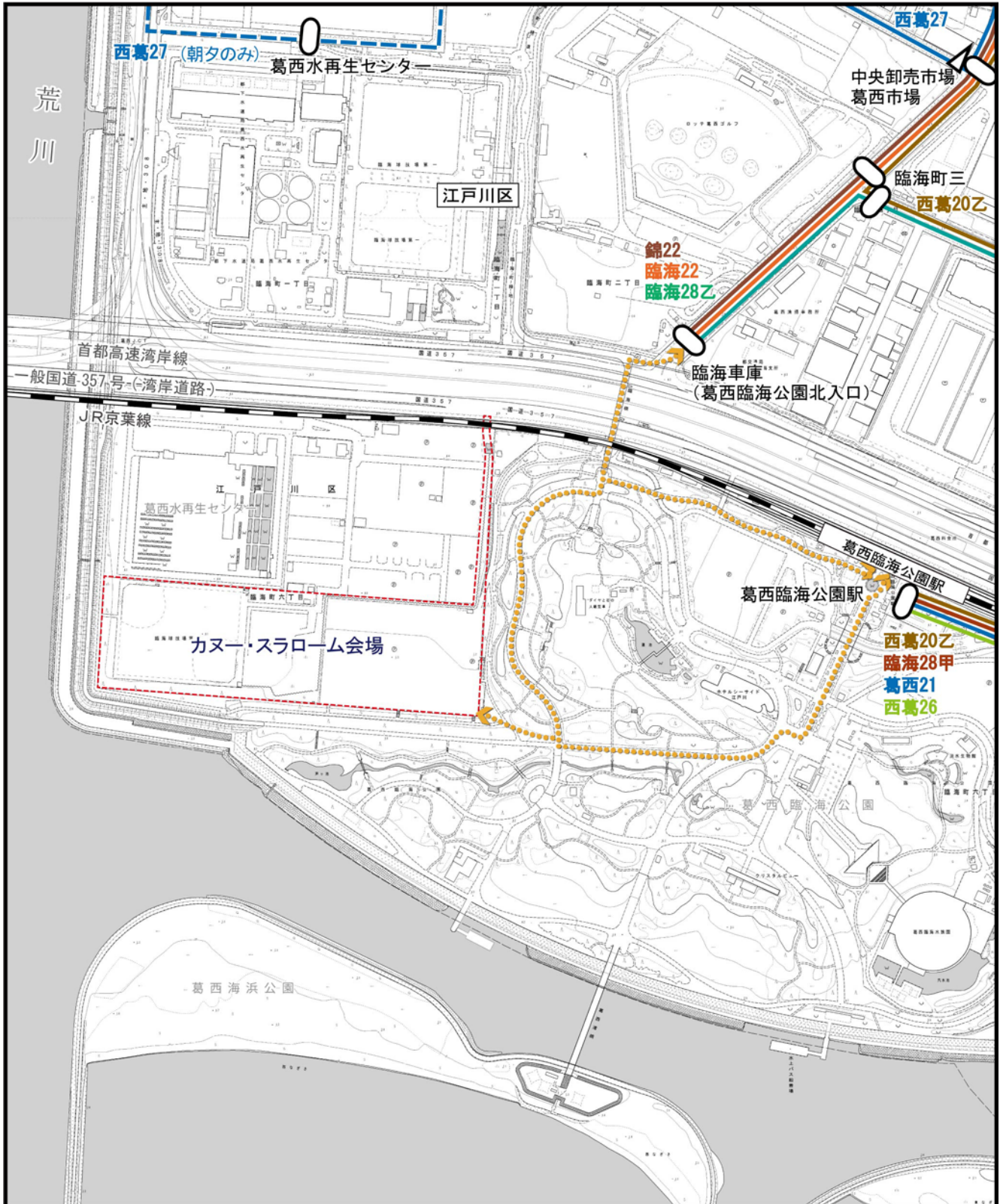
計画地周辺の主なバス路線網は、表 9.18-3 及び図 9.18-2 に示すとおりである。

計画地周辺では、西葛西駅等を起点とし、環七通りを中心に、葛西臨海公園駅に至る都営バスが整備されており、最寄りのバス停は、計画地北側の臨海車庫（葛西臨海公園北入口）バス停である。

表 9.18-3 計画地周辺のバス路線

| 系統 | バス会社 | 起点 | 主な経由地 | 終点 |
|---------|------|---------------------|----------------------|--------------------------------|
| 西葛 27 | 都営バス | 西葛西駅前 | 清新町一丁目、紅葉川高 | 臨海町二丁目団地前 |
| 西葛 26 | 都営バス | 船堀駅前 | 西葛西駅前 (本数少) | 葛西臨海公園駅 |
| 西葛 20 甲 | 都営バス | 西葛西駅前 | 新田住宅 | なぎさニュータウン |
| 西葛 20 乙 | 都営バス | 西葛西駅前 | 中央卸売市場 葛西市場 | 葛西臨海公園駅 |
| 臨海 28 甲 | 都営バス | 一之江橋西詰 | 葛西駅前 (一部朝・夕のみ運行) | 葛西臨海公園駅 臨海車庫(葛西臨海公園 北入口) |
| 葛西 21 | 都営バス | 葛西駅前 | 東葛西九丁目 コーシャハイム南葛西 | 葛西臨海公園駅 |
| 錦 22 | 都営バス | 臨海車庫(葛西臨海 公園北入口) | 東陽町駅前 (本数少) | 錦糸町駅前 |
| 臨海 22 | 都営バス | 臨海車庫(葛西臨海 公園北入口) | 西葛西駅前 (本数少) | 船堀駅前 |
| 臨海 28 乙 | 都営バス | 一之江橋西詰 | 堀江団地 (一部朝・夕のみ運行) | 葛西臨海公園駅 臨海車庫(葛西臨海公園 北入口) |
| 新小 29-2 | 都営バス | 東京臨海病院前 | 一之江駅前・葛西駅前 (本数少) | 東新小岩四丁目 |
| 亀 29 | 都営バス | なぎさニュータウン | 西葛西駅前 | 亀戸駅前 |

出典:「みんくるガイド」(東京都交通局 平成 28 年 4 月)



凡例

⬜ 計画地

--- 区界

≡≡≡ JR

⬜ 歩行者動線

○ バス停

△ バス停
(表示方向のみ停車)

バス路線

— 西葛27

— 西葛26

— 西葛20乙

— 臨海28甲

— 葛西21

— 錦22

— 臨海22

— 臨海28乙



Scale 1:7,500

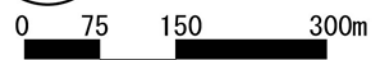


図9.18-2

バス停からのアクセス経路

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.69 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7,693~32,123台/日、大型車混入率は31.2~33.0%、休日の交通量は6,525~31,088台/日、大型車混入率は17.9~18.3%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、計画地北東側に都道318号環状七号線(環七通り)、北西側に都道308号千住小松川葛西沖線(船堀街道)がある。いずれの道路も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、「9.15 安全 9.1.1 現地調査 (4) 調査結果 7) バリアフリー化の状況」(p.316 参照)に示したとおりである。葛西臨海公園駅または葛西臨海公園駅バス停から公園内園路を利用する経路、臨海車庫(葛西臨海公園北入口)バス停から特別区道200号を経て、葛西臨海公園前歩道橋を渡り、公園内の園路を利用する経路がある。

葛西臨海公園駅からのアクセス経路は、大部分が葛西臨海公園内の園路であり、歩行者専用道路と一般車両通行不可の道路となっている。また、特別区道200号はマウントアップやガードレールにより歩車道分離がなされているほか、一般国道357号(湾岸道路)は歩道橋を利用して渡る構造となっている。

表 9.18-4 主要なアクセス経路の状況

| アクセス経路 | 道路名 | 歩道の状況 | 安全施設の状況 | 所要時間 |
|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|---|---------------|
| 葛西臨海公園駅 葛西臨海公園駅バス停 ～計画地 | 公園内園路 | 公園内園路は、歩行者専用道路となっている。 | 歩行者専用道路であり、交通安全施設はない。 | 約10分 ～約15分 |
| 臨海車庫(葛西臨海公園 北入口)バス停 ～計画地 | 特別区道200号 葛西臨海公園前歩道 橋 | 特別区道200号は、歩道が整備されている。 | 特別区道にはマウントアップ及びガードレールが設置されている。歩道橋は公園内の園路に直接アクセスできる構造となっている。 | 約10分 |

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.61 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、屋外利用地・仮設建物、公園、運動場等となっている。

計画地は都市計画法(昭和43年法律第100号)に基づく工業地域、計画地の周辺は第1種中高層住居専用地域及び準工業地域となっている。

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9.18-5及び図9.18-3に示すとおりである。なお、計画地周辺に通学路は存在しない。

表 9.18-5 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 | 小学校 | 1 | 清新ふたば小学校 | 江戸川区清新町 1-1-38 |
| | | 2 | 新田小学校 | 江戸川区西葛西 8-16-1 |
| | | 3 | 臨海小学校 | 江戸川区臨海町 2-2-11 |
| | | 4 | 南葛西第三小学校 | 江戸川区南葛西 5-2-1 |
| | 中学校 | 5 | 清新第二中学校 | 江戸川区清新町 2-1-2 |
| | | 6 | 南葛西第二中学校 | 江戸川区南葛西 5-3-1 |
| | 高等学校 | 7 | 都立紅葉川高校 | 江戸川区臨海町 2-1-1 |
| 福祉施設 | 保育園、 児童施設 | 8 | 清新第三保育園 | 江戸川区清新町 2-8-4 |
| | | 9 | 新田保育園 | 江戸川区西葛西 8-2-1 |
| | | 10 | 新田第二保育園 | 江戸川区西葛西 8-15-6 |
| | | 11 | 臨海第一保育園 | 江戸川区臨海町 2-2-5 |
| | | 12 | 堀江保育園 | 江戸川区南葛西 3-16-5 |
| | 13 | 臨海第二保育園 | 江戸川区臨海町 5-1-2 | |
| | 高齢者福祉 施設、障害 者福祉施設 | 14 | みどりの郷福楽園分室 (熟年相談室・地域包括支援センター) みどりの郷福楽園 (特別養護老人ホーム) | 江戸川区臨海町 1-4-4 |
| 15 | | なぎさ和楽苑 (特別養護老人ホーム) なぎさ和楽苑 (熟年相談室・地域包括支援センター) | 江戸川区西葛西 8-1-1 | |
| 医療施設 | 病院 | 16 | 日本私立学校振興・共済事業団 東京臨海病院 | 江戸川区臨海町 1-4-2 |

注) 地点番号は、図 9.18-1 の表記に対応する。

出典：「えどがわマップ」(平成 28 年 9 月 16 日参照 江戸川区ホームページ)

<http://www.city.edogawa.tokyo.jp/map/>

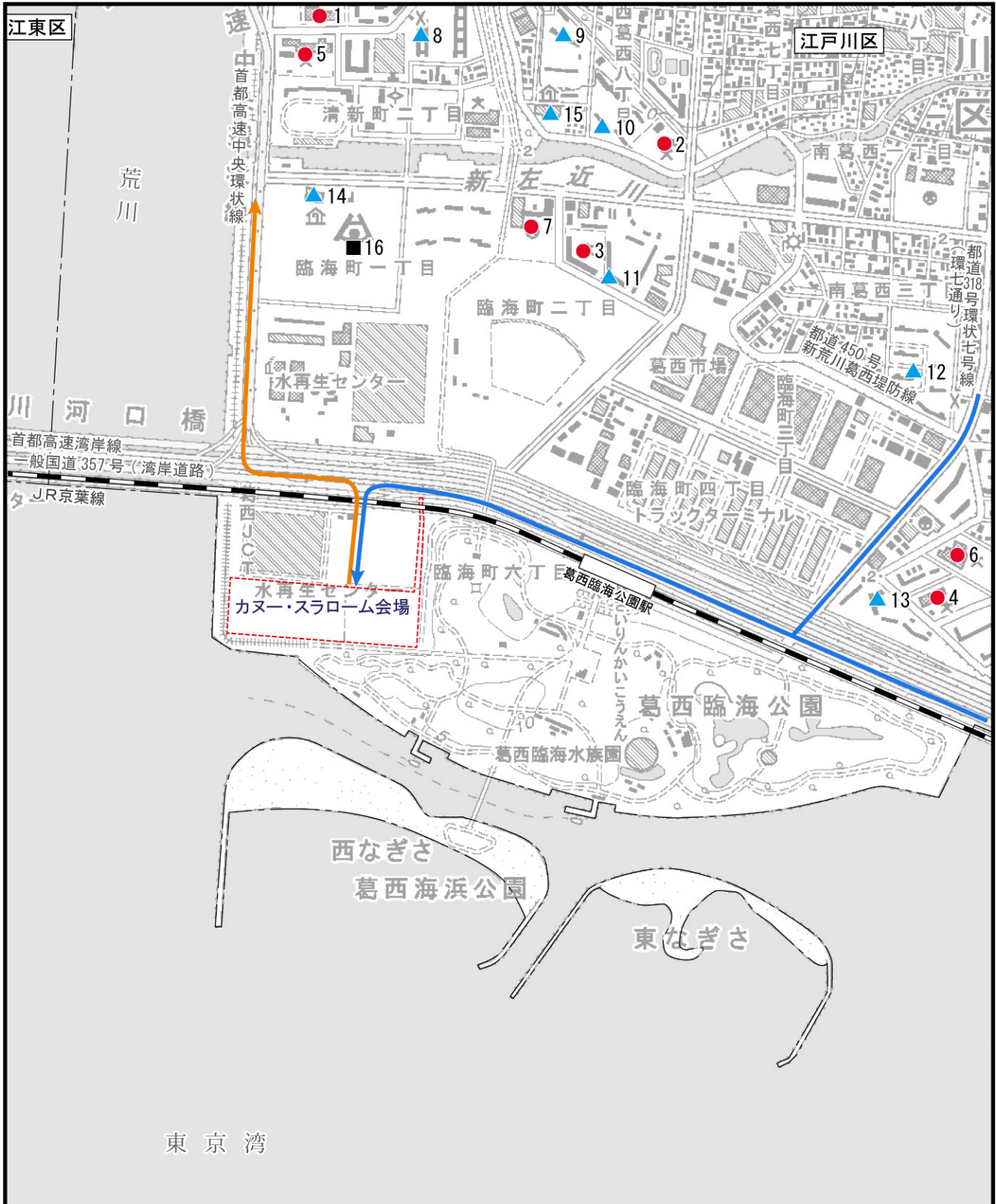
「保育ママ・保育園・幼稚園・認証保育所など」(平成 28 年 9 月 16 日参照 江戸川区ホームページ)

<http://www.city.edogawa.tokyo.jp/kosodate/kosodate/hoiku/index.html>

「社会福祉施設等一覧」(平成 28 年 9 月 16 日参照 東京都ホームページ)

http://www.fukushihoken.metro.tokyo.jp/kiban/fukushi_shisetsu/shs_list/

「医療機関名簿」(平成 27 年 9 月 東京都)



凡例

- 計画地
- 区界
- J R
- ➔ 工事用車両集中ルート
- ➔ 工事用車両発生ルート
- 教育施設 (No.1 ~ 7)
- ▲ 福祉施設 (No.8 ~ 15)
- 医療施設 (No.16)



Scale 1:15,000



図 9.18-3

計画地周辺の主要公共施設
(教育・福祉・医療施設等)

6) 規制等の状況

最寄りの鉄道駅及びバス停からの経路である公園内園路は、歩行者専用道路と一般車両通行不可の道路となっている。

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 9.18-6 に示すとおりである。

表 9.18-6 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出入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。 |

9.18.2 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、公共交通機関から計画地等の周辺及び計画地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

工事用車両の走行ルートは、図 7.2-7 (p.27 参照) に示したとおりであり、工事用車両は主に一般国道 357 号 (湾岸道路) を利用するほか、都道 318 号環状七号線 (環七通り) 及び千住小松川葛西沖線 (船堀街道) を利用する計画である。工事用車両の走行ルートは、ほとんどがマウンタップ形式やガードレール等により歩道と車道が分離されている。なお、計画地周辺に通学路は存在しない。また、葛西臨海公園駅または葛西臨海公園駅バス停から葛西臨海公園及び葛西海浜公園へのアクセス経路は、公園内園路であるため、工事用車両は走行しない。

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。

9.18.3 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、計画地までの交通安全への配慮のため主に一般国道 357 号（湾岸道路）を利用する。
- ・ 工事用車両の走行に当たっては、安全走行を徹底する。

(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である。
- ・ 工事用車両の走行にあたっては、市街地での待機や違法駐車等を行うことがないよう、運転者への指導を徹底する。
- ・ 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。

9.18.4 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

工事用車両の走行ルートは、ほとんどがマウントアップ形式やガードレール等により歩道と車道が分離されている。なお、計画地周辺に通学路は存在しない。また、葛西臨海公園駅または葛西臨海公園駅バス停から葛西臨海公園及び葛西海浜公園へのアクセス経路は、公園内園路であるため、工事用車両は走行しない。

したがって、工事用車両の走行に伴い、現況の歩車道分離が大きく変化することはなく、交通安全が確保され、評価の指標は満足するものとする。

