

9.17 交通安全

9.17.1 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 9.17-1 に示すとおりである。

表 9.17-1 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地域とした。

(3) 調査手法

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 26 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、「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 26 年 5 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を行い、会場事業計画地周辺の自動車交通量等の状況を整理・解析した。

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 24 年多摩・島しょ地域」(平成 26 年 5 月 東京都都市整備局)、「調布市都市計画図」(平成 25 年 3 月 調布市)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 9.17-2 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 9.17-1 に示すとおりである。

計画地の最寄りの鉄道は、京王線及び西武多摩川線となっており、京王線の最寄り駅である飛田給駅の乗車人員は、4,168～4,281 千人となっている。

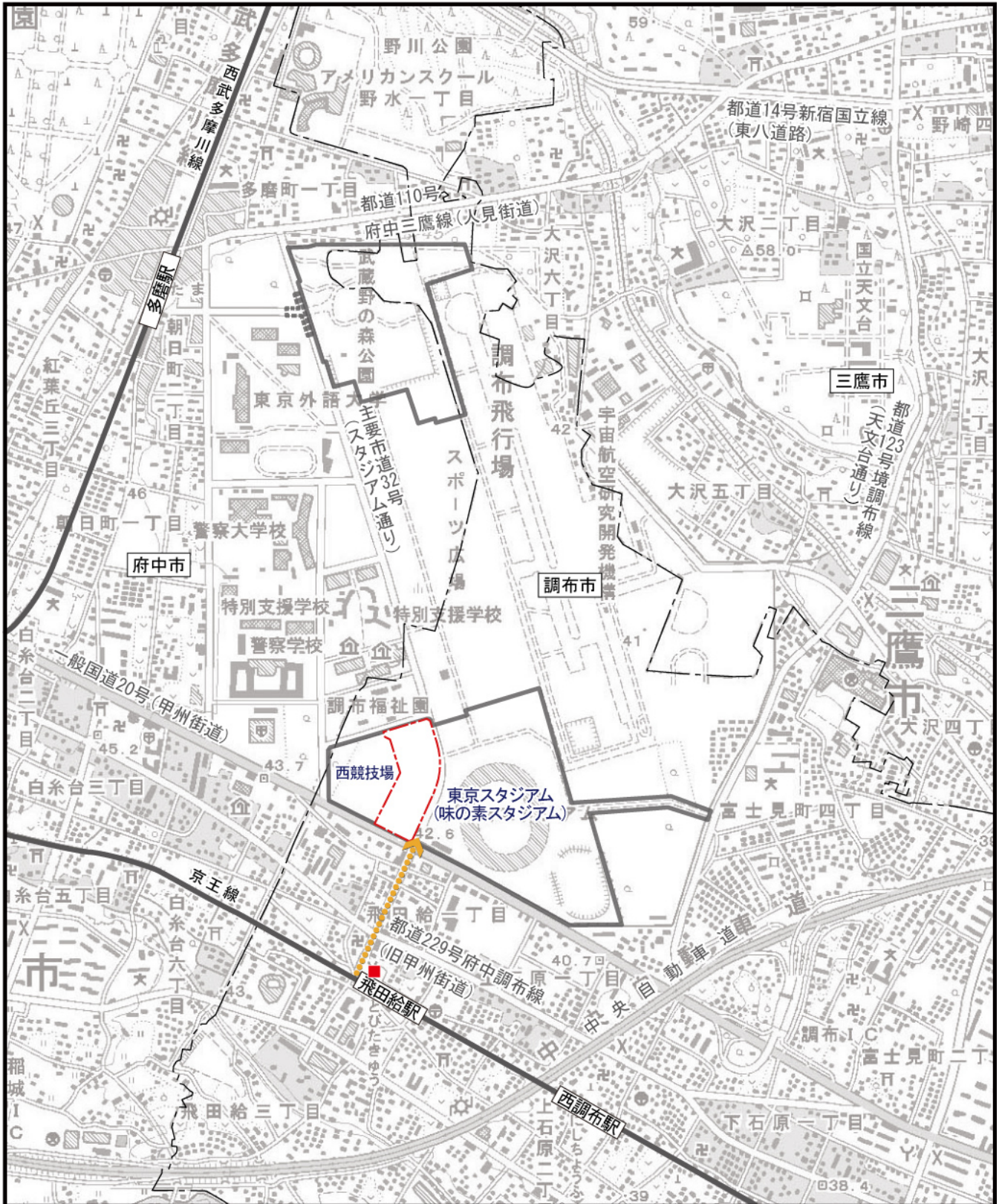
表 9.17-2 鉄道乗車人員の推移

(単位：千人)

項目		乗車人員				
		平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
京王線	飛田給駅	4,281	4,168	4,225	4,176	4,281
西武多摩川線	多磨駅	2,309	2,367	2,346	2,271	2,340

出典：「東京都統計年鑑」（平成 27 年 3 月 3 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
- 会場エリア
- 市町界
- 私鉄
- 私鉄入口

← 歩行者動線



Scale 1:15,000



図 9.17-1 鉄道路線網図

イ. バス路線

計画地周辺の主なバス路線網は、表 9.17-3 及び図 9.17-2 に示すとおりである。

計画地周辺では、飛田給駅等を起点とし、一般国道や都道を中心に路線バス及びコミュニティバス路線が整備されている。

表 9.17-3 計画地周辺のバス路線

区分	系統		バス会社	起点	主な経由地	終点
京王バス・ 小田急バス	武 91		京王バス	武蔵小金井駅南口	試験場正門	調布駅北口
	武 93		京王バス	武蔵小金井駅南口	貫井トンネル下	調布駅北口
	調 33		京王バス	多磨駅	味の素スタジアム入口 味の素スタジアム南 調布福祉園	調布駅北口
	飛 02		京王バス	多磨駅	味の素スタジアム入口 味の素スタジアム南 調布福祉園	飛田給駅
	飛 01		京王バス	多磨駅	味の素スタジアム入口 味の素スタジアム南 調布福祉園	飛田給駅
	調 43		京王バス	飛田給駅北口	京王多摩川駅	調布駅南口
	調 51		京王バス	調布駅南口	飛田給小学校入口	車返団地折返場
	武 85		京王バス	武蔵小金井駅南口	貫井トンネル下	多磨霊園駅
	武 95		京王バス	武蔵小金井駅南口	参道口	多磨霊園駅
	磨 01		京王バス	多磨町	試験場正門	多磨霊園駅
	吉 01		小田急バス	武蔵境駅	三鷹市役所前・大沢	吉祥寺駅
	鷹 52		小田急バス	三鷹駅	多磨駅 竜源寺 朝日町	朝日町三丁目
	鷹 52		小田急バス	三鷹駅	野崎	車返団地
	鷹 51		小田急バス	三鷹駅	西野	武蔵小金井駅
	鷹 51		小田急バス	三鷹駅	西野・大沢	大沢十字路
	鷹 51		小田急バス	三鷹駅	西野・大沢・大沢十字路	調布駅北口
	鷹 58		小田急バス	調布飛行場	海上技研前	三鷹駅
	調 31		小田急バス	調布駅北口	野崎八幡	調布駅北口
	調 32		小田急バス	調布駅北口	調布飛行場	武蔵境営業所
	調 40		小田急バス	調布駅北口	大沢四丁目	調布飛行場
境 91		小田急バス	武蔵境駅南口	調布駅北口	狛江駅北口	
鷹 56		小田急バス	調布駅北口	神代植物公園前	三鷹駅	
吉 06		小田急バス	調布駅北口	野崎	吉祥寺駅	
コミュニティバス	三鷹市 みたか シティバス	西部ルート	小田急バス	杏林大学病院	大沢六丁目	調布飛行場
				調布飛行場	大沢五丁目	杏林大学病院
	府中市 ちゅうバス	朝日町ルート 多磨町ルート 押立町ルート	京王バス	府中駅	白糸台	多磨駅
				府中駅	多磨葬祭場前	多磨町
			府中駅	車返団地	武蔵野台駅南口	

出典：「京王バス 西東京バス 路線図」（平成 27 年 3 月 3 日参照 京王バスホームページ）

<http://www.keio-bus.com/bus/>

：「小田急バス 路線図」（平成 27 年 3 月 3 日参照 小田急バスホームページ）

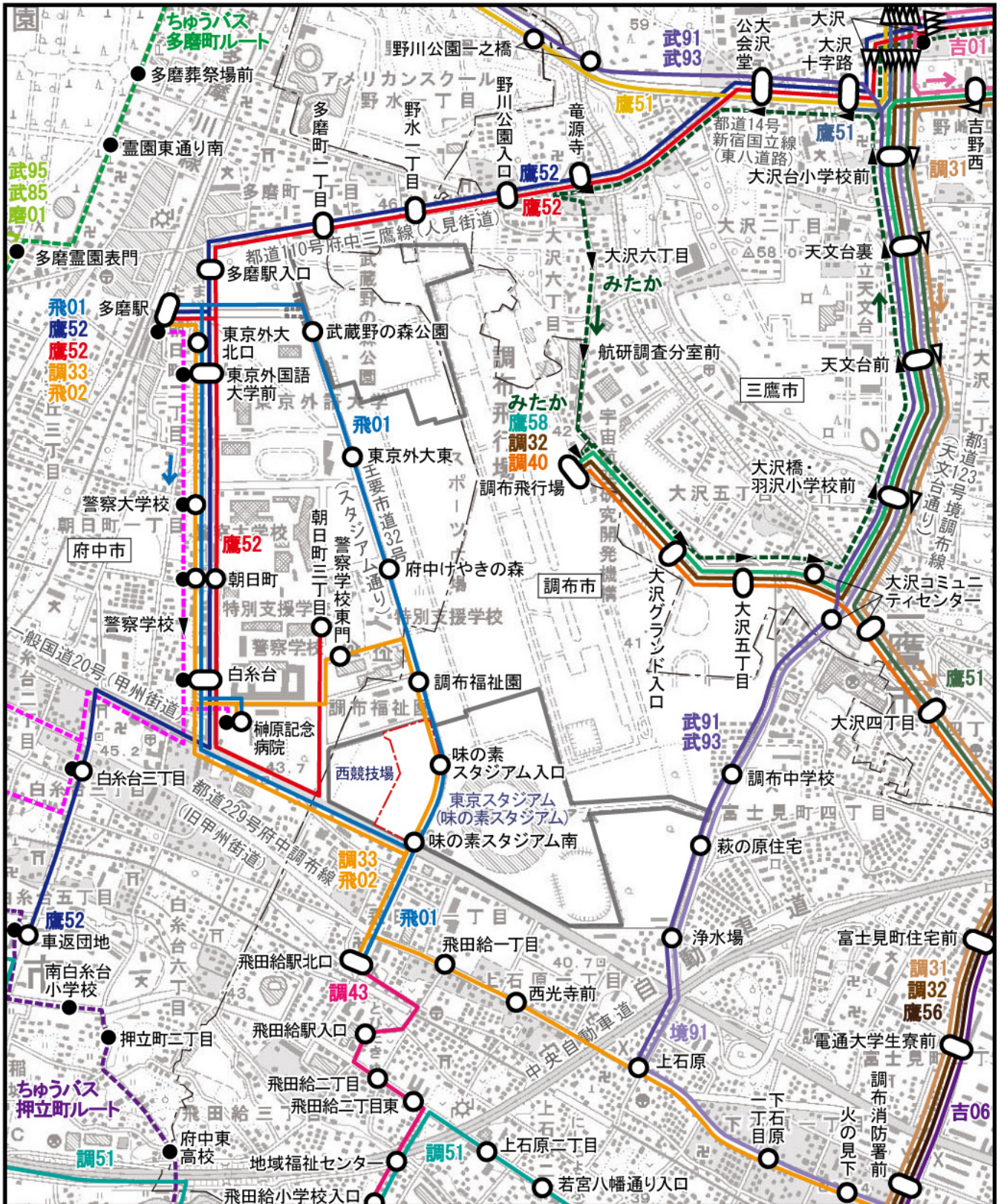
<http://www.odakyubus.co.jp/regular/>

：「みたかシティバス」（平成 27 年 3 月 3 日参照 三鷹市ホームページ）

http://www.city.mitaka.tokyo.jp/c_service/000/000756.html

：「ちゅうバスについて」（平成 27 年 3 月 3 日参照 府中市ホームページ）

<http://www.city.fuchu.tokyo.jp/kurashi/machi/chubus/bus.html>



凡例		バス路線(京王バス)	バス路線(小田急バス)
	計画地	武91、武93	吉01
	会場エリア	調33	調31
	市町界	飛02	調32
	バス停(京王バス、小田急バス)	飛01	調40
	バス停(表示方向のみ停車/京王バス、小田急バス)	調43	境91
	バス停(コミュニティバス)	調51	鷹56
	バス停(表示方向のみ停車/コミュニティバス)	武85、武95、磨01	鷹51
	ちゅうバス 朝日町ルート	ちゅうバス 多磨町ルート	鷹51
	ちゅうバス 押立町ルート	ちゅうバス 多磨町ルート	鷹51
	ちゅうバス 押立町ルート	ちゅうバス 多磨町ルート	鷹51

Scale 1:15,000
0 150 300 600m

図9.17-2 主要なバス路線網図

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 (4) 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現地調査による計画地周辺の交通量は、平日で 4,302～35,031 台/日、休日では 4,524～36,138 台/日となっている。

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、「9.15 安全 9.15.1 現況調査 (4) 調査結果 7) バリアフリー化の状況」(p.296 参照)に示したとおりである。

最寄りの公共交通機関から会場までの歩行者経路のほとんどは、マウントアップ形式とガードレール等の安全施設との組合せにより、車道と分離されている。

一般国道 20 号(甲州街道)は歩道橋を利用して渡る構造となっており、歩道橋には3箇所にエレベーターが設置されている。

4) アクセス経路の状況

会場周辺の歩行者と自動車の動線の分離の状況は、「9.15 安全 9.15.1 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.297 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、京王線飛田給駅から主要市道 32 号線を利用する経路、西武多摩川線多磨駅から主要市道 32 号線を利用する経路等がある。

アクセス経路の歩道幅員は、道路構造令に基づく幅員 2m 以上の歩道として整備されている。

5) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「9.1 大気等 9.1.1 現況調査 (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 19 施設(幼稚園 5、小学校 6、中学校 2、高等学校 1、中高一貫校 1、大学 2、その他 2)、福祉施設として 42 施設(保育園・児童園 25、高齢者福祉施設・障害者福祉施設 17)、医療施設として 3 施設(病院 3)、その他 3 施設(図書館 3) 合計 67 施設が存在する。また、公園・緑地・児童遊園は合わせて 53 箇所存在する。

6) 規制等の状況

計画地周辺の主な道路は 5～6 車線であり、規制速度は 40～60km/h となっている。

表 9.17-4 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	都道 110 号府中三鷹線	60
No.2	主要市道 32 号	60
No.3	一般国道 20 号	60
No.4	一般国道 20 号	60

注) 表中の地点番号は、図 9.1-2 (p.45 参照) に対応する。

7) 公共での移動に関する法令等の基準

公共での移動に係る法令等については、表 9.17-5 に示すとおりである。

表 9.17-5 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へ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。

9.17.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、2020年東京大会の実施に伴う、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、2020年東京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思われる期間のうち、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

本施設の主要用途は、大規模スポーツ大会、イベント興行、広域的大会、都民の日常利用等となっている。これらのうち、一時的に観客等が集中するものは、大規模スポーツ大会やイベント興行が考えられる。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は、隣接する東京スタジアム（味の素スタジアム）とほぼ同様である。当該アクセス経路については、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。また、当該アクセス経路は、一般国道20号（甲州街道）を横断歩道橋で交差しており、立体的な歩車分離が行われている。計画施設の3階コンコースはこの横断歩道橋と接続する計画であり、計画施設においても立体的な歩車分離が可能と予測する。

9.17.3 ミティゲーション

(1) 予測に反映した措置

- ・一般国道20号（甲州街道）に架かる横断歩道橋から、計画建築物の3階床レベルと東京スタジアム（味の素スタジアム）の接続部であるペDESTリアンデッキに直接アクセスできる構造とすることで、歩車動線の分離を図る。

(2) 予測に反映しなかった措置

- ・大規模スポーツ大会及びイベント興行に際しては、必要に応じて交通整理員を配置し、交通安全の確保に努める。

9.17.4 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

公共交通機関である鉄道駅から計画施設までのアクセス経路は、隣接する東京スタジアム（味の素スタジアム）とほぼ同様であり、当該アクセス経路については、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、これらの状況は維持されるものとする。また、当該アクセス経路は、一般国道20号（甲州街道）を横断歩道橋で交差しており、立体的な歩車分離が行われている。計画施設の3階コンコースはこの横断歩道橋と接続する計画であり、計画施設においても立体的な歩車動線の分離が可能と考える。

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、評価の指標を満足するものとする。