

9.23 交通渋滞

9.23.1 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 9.23-1 に示すとおりである。

表 9.23-1 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地域とした。

(3) 調査方法

1) 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.60 参照)と同様とし、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、「東京の土地利用 平成 23 年東京都区部」(平成 25 年 5 月 東京都都市整備局)、「新宿区用途地域等都市計画図」(平成 25 年 11 月 新宿区)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.84 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 6,321~21,985 台/日であった。

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.84 参照)に示したとおりである。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。

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 9.23-2 に示すとおりである。

表 9.23-2 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
No.1	都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り)	都道	第 4 種第 1 級	5
No.2	都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り)	都道	第 4 種第 1 級	5
No.3	都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り)	都道	第 4 種第 1 級	6
No.4	補助幹線道路 24 号	都道	第 4 種第 1 級	4
No.5	都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り)	都道	第 4 種第 1 級	4

注) 表中の地点番号は、図 9.1-2 (p.59 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.74 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 14 施設 (幼稚園 3、小学校 4、中学校 1、高等学校 2、大学 2、その他 2)、福祉施設として 19 施設 (幼稚園・保育園 2、保育園・児童施設 10、高齢者福祉施設・障害者福祉施設 7)、医療施設として 6 施設 (病院 6) の合計 39 施設が存在する。また、公園・緑地・児童遊園は合わせて 33 箇所存在する。

4) 規制等の状況

計画地周辺の主な道路は 4～6 車線であり、規制速度又は法定最高速度は 40～60km/h となっている。

また、都道 414 号四谷角筈線のうちの明治神宮外苑の外周道路は日曜・祝祭日の 9 時～17 時にかけてサイクリングコースとして開放され、秋季のいちょう祭り期間の日曜・祭日にはイチョウ並木沿道は歩行者天国なり、自動車の通行が禁止されている。

神宮外苑花火大会やコンサート等のイベント時には、車両交通規制、信号操作等が行われている。

表 9.23-3 計画地周辺の主な道路の規制速度又は法定最高速度

地点番号	路線名 (通称名)	規制速度又は 法定最高速度 (km/h)
No.1	都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り)	60
No.2	都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り)	60
No.3	都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り)	50
No.4	補助幹線道路 24 号	50
No.5	都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り)	40

注) 表中の地点番号は、図 9.1-2 (p.59 参照) に対応する。

9.23.2 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、2020年東京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

工事用車両台数が最大となる時期における工事用車両の割合は、表9.23-4に示すとおり1～5%と予測する。

表 9.23-4 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			工事用車両の割合
		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	都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り)	22,263	394	22,657	2%
No. 2	都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り)	29,410	394	29,804	1%
No. 3	都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り)	37,247	394	37,641	1%
No. 4	補助幹線道路 24 号	7,649	394	8,043	5%
No. 5	都道 418 号北品川四谷線 (外苑西通り)	20,662	394	21,056	2%

注 1) 表中の地点番号は、図 9.1-2 (p.59 参照) に対応する。

注 2) 表中の工事用車両台数は、施工計画により東京都が想定した工事用車両台数。

9.23.3 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。

(2) 予測に反映しなかった措置

- ・ 工事用車両の走行ルートは複数のルートに分散させることを検討する。
- ・ 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、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないように配慮する計画である。

9.23.4 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

工事用車両台数が最大となる時期における工事用車両の割合は、1～5%程度と考える。

以上のことから、周辺交通流に対して工事用車両が増加するが、工事用車両の走行に際しては、工事工程の平準化、走行ルートの分散化、工事用車両の出入口に交通整理員を配置する等、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないよう十分な配慮を行いつつ、工事を実施する。

9.24 公共交通へのアクセシビリティ

9.24.1 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 9.24-1 に示すとおりである。

表 9.24-1 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アクセス経路の状況 ③土地利用の状況 ④規制等の状況	事業の実施に伴う会場から公共交通機関までのアクセシビリティ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) 調査方法

1) 公共交通機関の状況

調査は、「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) 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。

3) 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 5 月 東京都都市整備局)、「新宿区用途地域等都市計画図」(平成 25 年 11 月 新宿区)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) 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 9.24-2 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 9.24-1 に示すとおりである。

計画地の最寄りの鉄道は、JR 線、東京メトロ及び都営地下鉄となっている。

計画地の最寄り駅における平成 24 年度の乗車人数は、1,885～13,349 千人となっている。

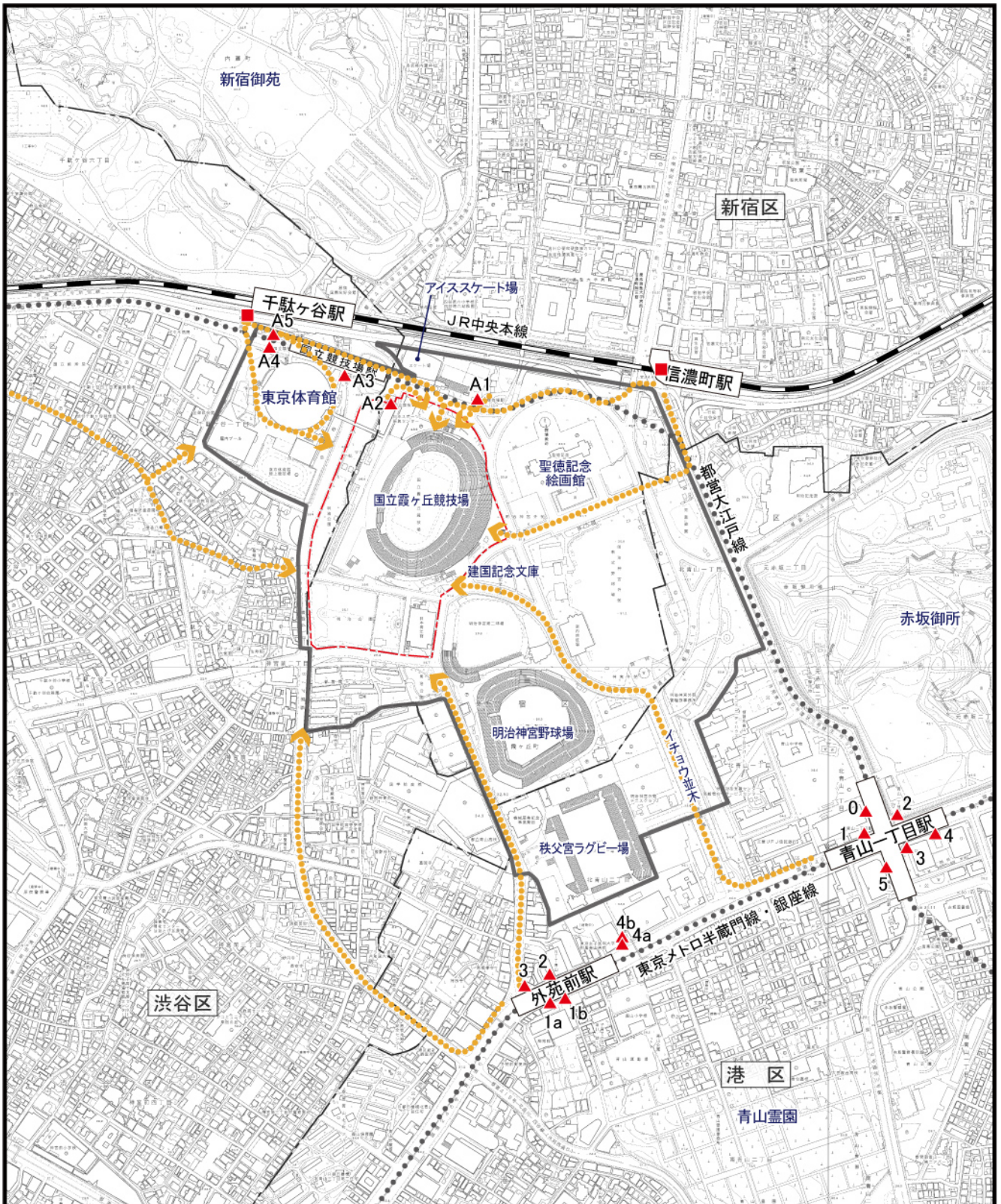
表 9.24-2 鉄道乗車人員の推移

(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
JR 中央本線	信濃町駅	9,942	9,992	9,680	9,528	9,551
	千駄ヶ谷駅	7,778	7,492	7,398	7,323	6,726
東京メトロ半蔵門線	青山一丁目駅	9,083	9,240	9,200	9,108	9,702
東京メトロ銀座線	青山一丁目駅	9,613	9,005	8,788	8,605	9,167
	外苑前駅	13,200	13,257	13,196	13,111	13,349
都営大江戸線	青山一丁目駅	12,310	11,844	11,763	11,515	12,409
	国立競技場駅	1,909	1,926	1,885	1,850	1,885
東京メトロ副都心線	北参道	1,568	2,205	2,377	2,407	2,606

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
- 区界
- JR
- 地下鉄
- 歩行者動線
- JR 出口
- ▲ 地下鉄出口



Scale 1:10,000



図 9.24-1 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 9.24-3 及び図 9.19-3 (p.444 参照) に示すとおりである。

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いる。

表 9.24-3 計画地周辺のバス路線

区分	系統		起点	主な経由地	終点
都営バス	池 86		池袋駅東口	渋谷駅東口 (循環)	池袋駅東口
	黒 77		目黒駅前	西麻布	千駄ヶ谷駅前
	早 81		早大正門	渋谷駅東口 (循環)	早大正門
	品 97		品川駅高輪口	天現寺橋	新宿駅西口
コミュニティバス	渋谷区 ハチ公バス	神宮の杜ルート	渋谷駅ハチ公口	明治公園前	渋谷駅ハチ公口
	港区 ちいばす	青山ルート	六本木ヒルズ	青山二丁目交差点	赤坂見附
		赤坂ルート	六本木ヒルズ	青山一丁目駅前	六本木ヒルズ

出典: 「みんくるガイド」(平成 26 年 4 月 東京都交通局)

「渋谷区コミュニティバス「ハチ公バス」」(平成 27 年 3 月 3 日参照 渋谷区ホームページ)

http://www.city.shibuya.tokyo.jp/shibuya/com_bus/

「路線図、時刻表」(平成 27 年 3 月 3 日参照 港区ホームページ)

<http://www.city.minato.tokyo.jp/koutsuutaisaku/kankyo-machi/kotsu/bus/rosenzu.html>

2) アクセス経路の状況

公共交通機関から計画地までの主なアクセス経路は、JR 中央本線信濃町駅から都道 319 号環状 3 号線(外苑東通り)を利用する経路、JR 中央本線千駄ヶ谷駅から東京体育館屋外広場を利用する経路、東京メトロ半蔵門線及び銀座線青山一丁目駅からイチョウ並木を利用する経路、東京メトロ銀座線外苑前駅から都道 418 号北品川四谷線(外苑西通り)や補助幹線道路 24 号を利用する経路、都営大江戸線国立競技場駅から直接アクセスする経路等がある。いずれの経路も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、車道と分離されている。

3) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「9.1 大気質等 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p.74 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 14 施設(幼稚園 3、小学校 4、中学校 1、高等学校 2、大学 2、その他 2)、福祉施設として 19 施設(幼稚園・保育園 2、保育園・児童施設 10、高齢者福祉施設・障害者福祉施設 7)、医療施設として 6 施設(病院 6)の合計 39 施設が存在する。また、公園・緑地・児童遊園は合わせて 33 箇所存在する。

4) 規制等の状況

交通規制等の状況は、「9.23 交通渋滞 9.23.1 現況調査 (4) 調査結果 4) 規制等の状況」(p.506 参照) に示したとおりである。また、国立霞ヶ丘競技場では、サッカーやラグビー等のスポーツや、コンサート等、最高 8 万人(平成 26 年 8 月)規模の集客があるイベントが実施される等、毎年数多くの実績を有しており、神宮外苑花火大会やコンサートなどのイベント時には、歩道や駅における歩行者動線の規制が行われており、図 9.24-1 に示す都営大江戸線の国立競技場駅 A2 出口では、混雑回避のために利用制限が行われている。

9.24.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、工事用車両の走行に伴う会場から公共交通機関までのアクセス性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、新規建設による来場者の増加などで会場から公共交通機関までのアクセス性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、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

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おり、工事用車両が走行してもこれらの状況は維持されるものと予測する。

9.24.3 ミティゲーション

(1) 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である。
- ・工事用車両は、明治神宮外苑内（イチョウ並木）を極力走行しない走行ルートを設定する計画である。

9.24.4 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

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おり、これらの状況は維持されるものとする。

以上のことから、現況の歩車動線分離を著しく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。

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地域とした。

(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 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、「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.60 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 5 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.510 参照)に示したとおりである

計画地の最寄りの鉄道は、JR線、東京メトロ及び都営地下鉄となっている。

計画地の最寄り駅における平成24年度の乗車人数は、1,885～13,349千人となっている。

イ. バス路線

計画地周辺の主なバス路線網は、「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.510 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・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いる。

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.84 参照)に示したとおりである。

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.84 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

道路及び交通安全施設等の状況は、「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」(p.468 参照)に示したとおりである。

最寄りの鉄道駅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。

4) アクセス経路の状況

アクセス経路の歩道幅員は、東京メトロ副都心線北参道駅からのアクセス経路を除き、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 現地調査 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p.74 参照)に示したとおりである。

計画地及びその周辺における教育施設は14施設(幼稚園3、小学校4、中学校1、高等学校2、大学2、その他2)、福祉施設は19施設(幼稚園・保育園2、保育園・児童施設10、高齢者福祉施設、障害者福祉施設7)、医療施設は6施設(病院6)の合計39施設が存在する。

また、公園・緑地・児童遊園は合わせて33箇所存在する。

6) 規制等の状況

規制等の状況は、「9.23 交通渋滞 9.23.1 現況調査 (4) 調査結果 4) 規制等の状況」(p.506 参照)に示したとおりである。

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 9.25-2 に示すとおりである。

表 9.25-2 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。

9.25.2 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

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おり、工事用車両が走行してもこれらの状況は維持されるものと予測する。

2) 大会開催後

本施設の主要用途は、大規模スポーツ大会及びイベント興行となっており、既存の国立霞ヶ丘競技場と同様である。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。また、計画建築物の周囲にオープンな通路空間を確保し、イベント時の観客の入退場に配慮する。この通路空間には隣接する東京体育館との間に歩行者デッキを整備することにより、立体的な歩車分離が可能になると予測する。

9.25.3 ミティゲーション

(1) 予測に反映した措置

- ・ イベント時の観客の円滑で安全な入退場を可能にするため、計画建築物の周囲にオープンな通路空間を確保する計画とする。
- ・ 隣接する東京体育館との間に整備される歩行者デッキにより、立体的な歩車動線の分離を図る計画とする。

(2) 予測に反映しなかった措置

- ・ 工事用車両は、明治神宮外苑内（イチョウ並木）を極力走行しない走行ルートを設定する計画とする。
- ・ 工事用車両の走行に際しては、規制速度を順守し、安全走行に努める計画とする。
- ・ 計画地周囲の歩道等を占用する工事を行う場合には、交通整理員の配置等を計画する。
- ・ 計画地からの工事用車両の出入りに際しては交通整理員を配置し、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する。
- ・ 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計画とする。

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

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おり、これらの状況は維持されるものとする。また、計画建築物の周囲にオープンな通路空間を確保し、イベント時の観客の入退場に配慮する。この通路空間には隣接する東京体育館との間に歩行者デッキを整備することにより、立体的な歩車動線の分離が可能になると考える。

以上のことから、大会開催前及び大会開催後ともに現況の歩車動線分離を著しく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。

