

8.11 交通渋滞

8.11.1 調査事項

調査事項は、表 8.11-1 に示すとおりである。

表 8.11-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
予測条件の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両の走行の状況 ・ 一般車両の状況
ミティゲーションの実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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とがないよう、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。 ・ 同時期に同計画地内で実施される日本中央競馬会の恒久施設改修整備との情報共有を行い、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図り、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。 ・ 上記のミティゲーションも含め、周辺地域における交通の円滑化の確保が図られるよう詳細な施工計画を作成する計画としている。

8.11.2 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

8.11.3 調査手法

調査手法は、表 8.11-2 に示すとおりである。

表 8.11-2 調査手法

調査事項		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
調査時点		工事用車両の走行台数が最大となる平成 30 年 12 月(恒久施設改修整備着工後 24 か月目、仮施設整備着工後 2 か月目)とした。
調査期間	予測した事項	平成 30 年 12 月 11 日の工事用車両の走行時間及びその前後 1 時間を含む時間帯(6 時～22 時)とした。
	予測条件の状況	【工事用車両、一般車両の状況】 「予測した事項」と同時期とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とした。
調査地点	予測した事項	工事用車両走行ルート上の 5 地点(図 8.1-1(p. 50 参照)に示す地点 No. 1～5)とした。
	予測条件の状況	【工事用車両の状況】 工事用車両の出入口とした。 【一般車両の状況】 工事用車両走行ルート上の 5 地点(図 8.1-1(p. 50 参照)に示す地点 No. 1～5)とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測した事項	ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)
	予測条件の状況	関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	関連資料の整理による方法とした。

8.11.4 調査結果

(1) 調査結果の内容

1) 予測した事項

ア. 工事用車両の走行に伴う交通渋滞の変化の程度

一般車両の状況は、「8.1 大気等 8.1.4 予測結果 (1) 予測結果の内容 2) 予測条件の状況 エ. 一般車両の状況」(p. 56 参照) に示したとおりである。

- No. 1 においては、大型 1,781 台/日、小型 12,729 台/日、合計 14,510 台/日、うち工事用車両は、大型 6 台/日、小型 4 台/日、合計 10 台/日であった。
- No. 2 においては、大型 2,135 台/日、小型 14,230 台/日、合計 16,365 台/日、うち工事用車両は、大型 52 台/日、小型 55 台/日、合計 107 台/日であった。
- No. 3 においては、大型 358 台/日、小型 4,745 台/日、合計 5,103 台/日、うち工事用車両は、大型 5 台/日、小型 4 台/日、合計 9 台/日であった。
- No. 4 においては、大型 995 台/日、小型 7,112 台/日、合計 8,107 台/日、うち工事用車両は、大型 144 台/日、小型 21 台/日、合計 165 台/日であった。
- No. 5 においては、大型 763 台/日、小型 5,941 台/日、合計 6,704 台/日、うち工事用車両は、大型 29 台/日、小型 14 台/日、合計 43 台/日であった。

一般車両及び工事用車両が最も多く走行したのは、下記のとおりである。

- No. 1 においては、10 時台で、1,039 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 0 台であった。
- No. 2 においては、8 時台で、1,164 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 7 台であった。
- No. 3 においては、17 時台で、411 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 0 台であった。
- No. 4 においては、16 時台で、633 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 5 台であった。
- No. 5 においては、8 時台で、549 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 4 台であった。

2) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 8.11-3 に示すとおりである。交通渋滞に関する苦情は、平成 30 年 4 月から平成 31 年 1 月までになかった。

表 8.11-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>周辺の配慮すべき施設への対応として、車両ルートを5つ、車両ゲートを複数用意し、搬出用、搬入用の門を決めるなどしてひとつのゲートに車両が集中することを避けている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>工事工程の平準化を行い、工事用車両（主にダンプトラック、生コンクリート車等）の集中を避けた施工計画としている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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行うことがないよう、運転者への指導を徹底する計画としている。 	<p>工事用車両は極力施工ヤード内に誘導するとともに、災害防止協議会等で周辺市街地での待機や違法駐車防止の徹底について指導を行っている。（写真8.11-1）</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>災害防止協議会において、通勤や会議等で現場に来る際には、公共交通機関を利用するよう指導を行っている。（写真8.11-2）</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>工事用車両の出入口には、交通整理員を配置し、車両の通行に支障を与えないよう配慮している。（写真8.11-3）</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>工事用車両の出入口には、交通整理員を配置し、路線バスの走行に支障を及ぼさないよう努めている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 同時期に同計画地内で実施される日本中央競馬会の恒久施設改修整備との情報共有を行い、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図り、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。 	<p>恒久施設改修整備の施工業者と仮施設整備の施工業者との合同会議において、作業計画等について情報共有を行い、周辺市街地への影響を低減するように努めている（写真8.11-4）。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 上記のミティゲーションも含め、周辺地域における交通の円滑化の確保が図られるよう詳細な施工計画を作成する計画としている。 	<p>工程会議等でミティゲーションの徹底について指導を行っている。（写真8.11-5）</p>



写真 8.11-1 運転教育



写真 8.11-2 災害防止協議会



写真 8.11-3 交通整理員



写真 8.11-4 合同会議



写真 8.11-5 工程会議

(2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

1) 予測した事項

ア. 工事用車両の走行に伴う交通渋滞の変化の程度

一般車両の状況は、「8.1 大気等 8.1.4 予測結果 (1) 予測結果の内容 (2) 予測条件の状況 エ. 一般車両の状況」(p. 56 参照) に示したとおりである。

- ・No. 1 においては、大型 1,781 台/日、小型 12,729 台/日、合計 14,510 台/日、うち工事用車両は、大型 6 台/日、小型 4 台/日、合計 10 台/日であった。
- ・No. 2 においては、大型 2,135 台/日、小型 14,230 台/日、合計 16,365 台/日、うち工事用車両は、大型 52 台/日、小型 55 台/日、合計 107 台/日であった。
- ・No. 3 においては、大型 358 台/日、小型 4,745 台/日、合計 5,103 台/日、うち工事用車両は、大型 5 台/日、小型 4 台/日、合計 9 台/日であった。
- ・No. 4 においては、大型 995 台/日、小型 7,112 台/日、合計 8,107 台/日、うち工事用車両は、大型 144 台/日、小型 21 台/日、合計 165 台/日であった。
- ・No. 5 においては、大型 763 台/日、小型 5,941 台/日、合計 6,704 台/日、うち工事用車両は、大型 29 台/日、小型 14 台/日、合計 43 台/日であった。

一般車両及び工事用車両が最も多く走行した時間帯は、下記のとおりである。

- ・No. 1 においては、10 時台で、1,039 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 0 台であった。
- ・No. 2 においては、8 時台で、1,164 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 7 台であった。
- ・No. 3 においては、17 時台で、411 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 0 台であった。
- ・No. 4 においては、16 時台で、633 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 5 台であった。
- ・No. 5 においては、8 時台で、549 台であったのに対し、その時間帯における工事用車両台数は 4 台であった。

各地点の工事用車両台数の合計については、予測結果を下回っていた。一般車両も含めた断面交通量は、表 8.1-15 (p. 67 参照) に示すとおり、No. 1~No. 3 で予測条件より減少し、No. 4 及び No. 5 で予測条件より増加した。なお、表 8.1-16 (p. 67 参照) に示すとおり、計画地を出入りした工事用車両台数の調査結果からも工事用車両の断面交通量は予測条件よりも十分少なく、各地点においても予測条件より増加していないものと推察される。

計画されていた工事用車両の台数に対して実際の台数が低減されており、工事用車両による影響は小さいものであったと考える。

表 8.11-4 予測結果とフォローアップ調査結果との比較

予測地点		評価書時の 想定交通量 (台/16h)						フォローアップ調査日 交通量 (台/16h)					
		大型車		小型車		合計		大型車		小型車		合計	
			工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両
No.1	主要地方道 3 号世 田谷・町田線 (世田谷通り)	1,920	208	13,445	24	15,365	232	1,781	6	12,729	4	14,510	10
No.2	主要地方道 3 号世 田谷・町田線 (世田谷通り)	2,925	208	14,351	24	17,276	232	2,135	52	14,230	55	16,365	107
No.3	特別区道 (馬事公苑通り)	526	208	4,754	24	5,280	232	358	5	4,745	4	5,103	9
No.4	特別区道 (用賀中町通り)	740	208	7,145	24	7,885	232	995	144	7,112	21	8,107	165
No.5	特別区道 (用賀七条通り)	490	208	6,104	24	6,594	232	763	29	5,941	14	6,704	43

注1) 地点番号は、図 8.1-1 (p. 50参照) に対応する。

2) フォローアップ調査の工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。