

9.11 交通安全

9.11.1 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 9.11-1 に示すとおりである。

表 9.11-1 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土地利用の状況 ⑤規制等の状況 ⑥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.49 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) 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。

5) 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。

6) 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、表 9.11-2 に示すとおりである。また、計画地の最寄りの駅の位置は、図 9.11-1 に示すとおりである。

計画地周辺の鉄道駅は、千歳船橋駅（小田急小田原線）、経堂駅（小田急小田原線）、桜新町駅（東急田園都市線）、用賀駅（東急田園都市線）、宮の坂駅及び上町駅（東急世田谷線）がある。

利用者数は、平成 26 年度の場合、東急世田谷線を除き、小田急小田原線千歳船橋駅が最も少なく 10,129 千人（日平均では 27,751 人）、小田急小田原線経堂駅が最も多く 13,293 千人（日平均では 36,419 人）となっている。

なお、東急世田谷線は、均一運賃のため、「東京都統計年鑑」（平成 28 年 7 月 15 日参照 東京都総務局ホームページ）には全線利用者数の記録となっている。

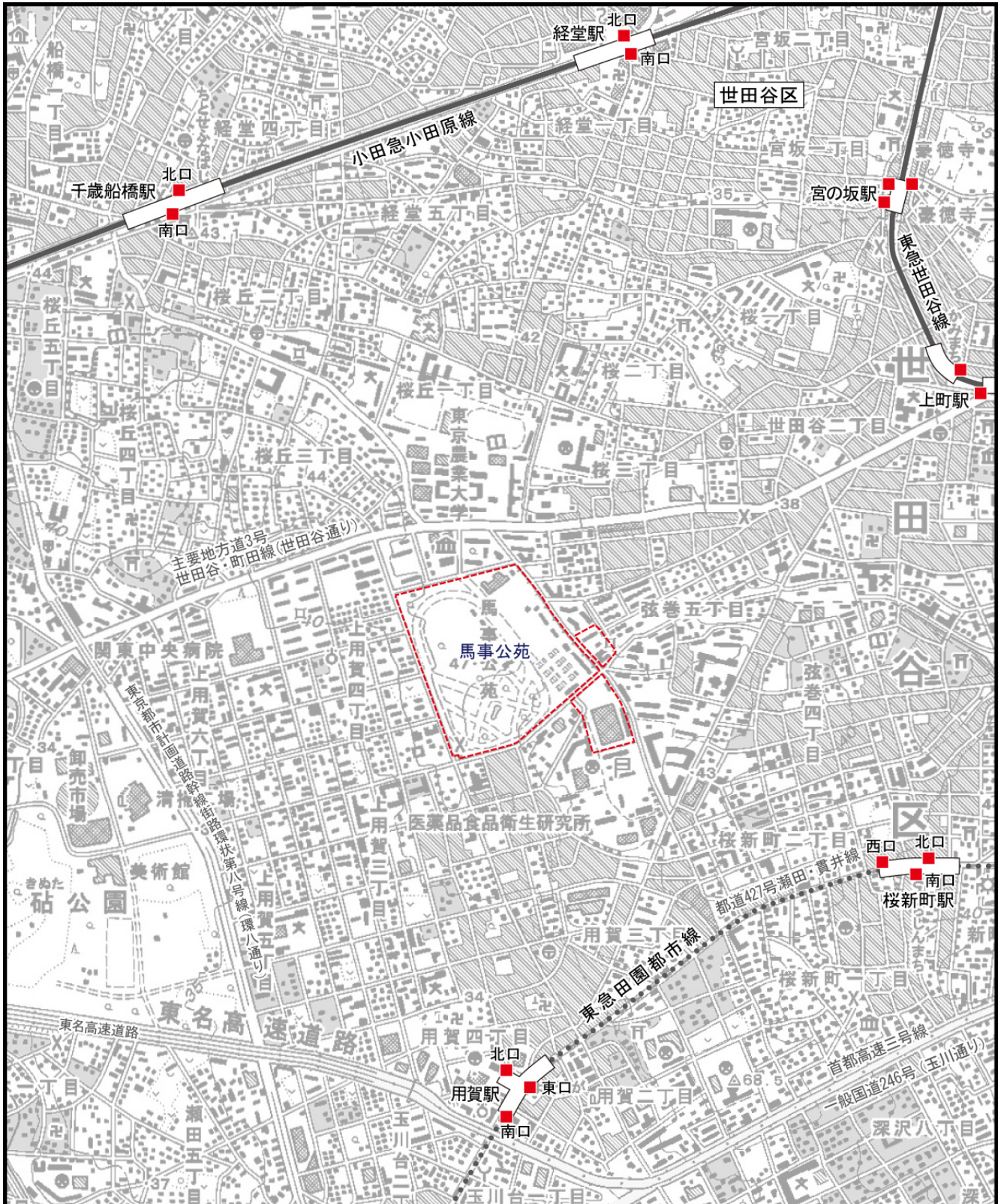
表 9.11-2 鉄道乗車人員の推移

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
小田急小田原線	千歳船橋駅	9,564	9,648	9,940	10,196	10,129
	経堂駅	12,417	12,752	13,006	13,336	13,293
東急田園都市線	桜新町駅	12,086	12,212	12,592	12,862	12,692
	用賀駅	11,257	11,228	11,370	11,229	11,262
東急世田谷線	—	20,159	19,584	20,096	20,790	19,648

出典：「東京都統計年鑑」（平成 28 年 7 月 15 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
- 私鉄
- 私鉄（地下）
- 私鉄出口



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

図 9.11-1
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 9.11-3 及び表 9.11-4、図 9.11-2 に示すとおりである。

計画地周辺では、渋谷駅や用賀駅等を起点とし、主要地方道を中心に、東急バス及び小田急バス路線が整備されており、最寄りのバス停は、計画地北側では農大前及び桜ヶ丘三丁目バス停、東側では競走馬総合研究所バス停、南側では覆馬場及び馬事公苑前駐在所バス停、西側では上用賀四丁目及び用賀公団前バス停である。

表 9.11-3 計画地周辺のバス路線

区分	系統	起点	主な経由地	終点
東急バス	渋 23	渋谷駅	三軒茶屋	祖師ヶ谷大蔵駅
	渋 24 ^{注)}	渋谷駅	三軒茶屋	成城学園前駅西口
	園 01	田園調布駅	上野毛駅	千歳船橋
	園 02	田園調布駅	農大前	世田谷区民会館行き
	等 11	等々力操車所	農大前	祖師ヶ谷大蔵駅
	等 12	等々力操車所	用賀駅	成城学園前駅
	用 01	用賀駅	千歳船橋	祖師ヶ谷大蔵駅
	用 06	用賀駅	成育医療研究センター前	成城学園前駅
	用 21	用賀駅	用賀地区会館	関東中央病院
	用 22	用賀駅	用賀地区会館	関東中央病院
	都立 01	成城学園前駅	桜新町駅	都立大学駅北口
小田急バス	渋 26	渋谷駅	三軒茶屋	調布駅南口

出典：「路線図・時刻表」（平成 28 年 7 月 15 日参照 東急バスホームページ）

<http://www.tokyubus.co.jp/top/index.shtml>

「小田急バス路線図」（平成 28 年 7 月 15 日参照）

<http://www.odakyubus.co.jp/regular/map/doc/mapC.pdf>

注) 渋 24 は東急バス及び小田急バスの系統である。

表 9.11-4 計画地周辺の主要な公共施設（教育・福祉・医療施設等）

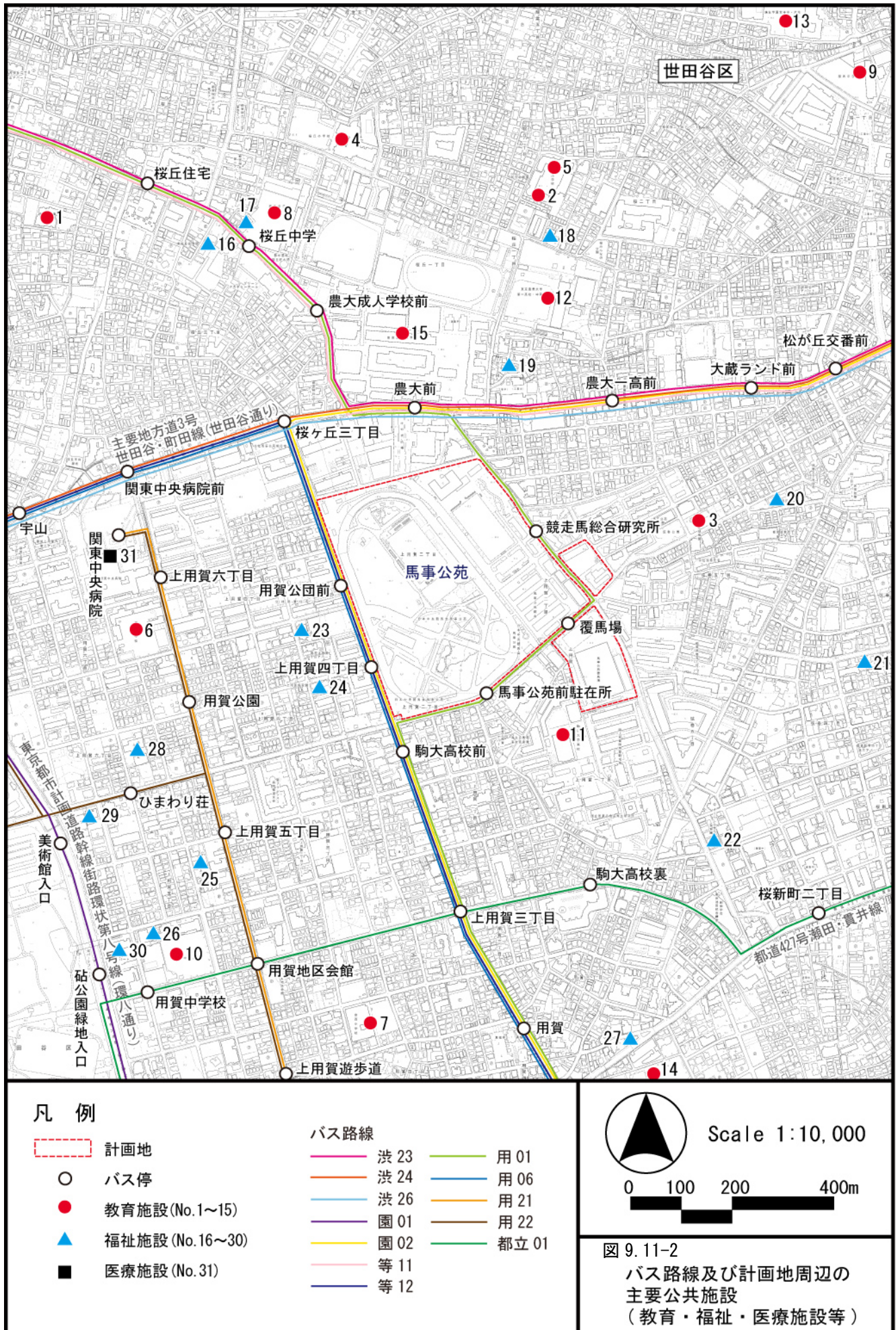
区 分		番号	施設名	住所
教育 施設	幼稚園	1	世田谷区立桜丘幼稚園	世田谷区桜丘 5-2-9
		2	私立和光幼稚園	世田谷区桜 2-18-18
		3	世田谷区立松丘幼稚園	世田谷区弦巻 5-21-10
	小学校	4	世田谷区立桜丘小学校	世田谷区桜丘 1-19-17
		5	私立和光小学校	世田谷区桜 2-18-18
		6	世田谷区立用賀小学校	世田谷区上用賀 6-14-1
		7	世田谷区立京西小学校	世田谷区用賀 4-27-4
	中学校	8	世田谷区立桜丘中学校	世田谷区桜丘 2-1-39
		9	世田谷区立桜木中学校	世田谷区桜 1-48-15
		10	世田谷区立用賀中学校	世田谷区上用賀 5-15-1
	高等学校	11	私立駒澤大学高等学校	世田谷区上用賀 1-17-12
	中高一貫校	12	東京農業大学第一高等学校及び中等部	世田谷区桜 3-33-1
		13	朋友学園女子中学高等学校	世田谷区宮坂 1-5-30
		14	三田国際学園中学校・高等学校	世田谷区用賀 2-16-1
	大 学	15	東京農業大学世田谷キャンパス及び短期大学部	世田谷区桜丘 1-1-1
福祉 施設	保育園、 児童施設	16	世田谷区立南桜丘保育園	世田谷区桜丘 3-10-18
		17	私立さくらのその保育園	世田谷区桜丘 2-1-8
		18	世田谷区立桜保育園	世田谷区桜 2-18-3
		19	私立桜すすく保育園	世田谷区桜 3-19-13
		20	世田谷区立西弦巻保育園	世田谷区弦巻 5-13-5
		21	ねいろ保育園	世田谷区弦巻 4-7-15
		22	私立さくらしんまち保育園	世田谷区桜新町 2-29-3
		23	上用賀児童館	世田谷区上用賀 4-14-3
		24	世田谷区立上用賀保育園	世田谷区上用賀 4-2-10
		25	世田谷区立ふじみ保育園	世田谷区上用賀 5-19-6
		26	私立青い空保育園分園森の家	世田谷区上用賀 5-15-1
		27	いいほいくえん用賀	世田谷区用賀 3-12-19
	高齢者福祉 施設、障害 者福祉施設	28	老人休養ホーム「ふじみ荘」	世田谷区上用賀 6-2-13
		29	障害者休養ホーム「ひまわり荘」	世田谷区上用賀 5-24-18
		30	障害者就労支援センターゆに (UNI)	世田谷区上用賀 5-14-1
医療 施設	病 院	31	関東中央病院	世田谷区上用賀 6-25-1

注) 地点番号は、図 9.11-2 及び図 9.11-5 の表記に対応する。

出典: 「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)

<http://www.sonicweb-asp.jp/setagaya/>

「医療機関名簿」(平成 27 年 9 月 東京都)



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. 49 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 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。

3) 道路及び交通安全施設等の状況

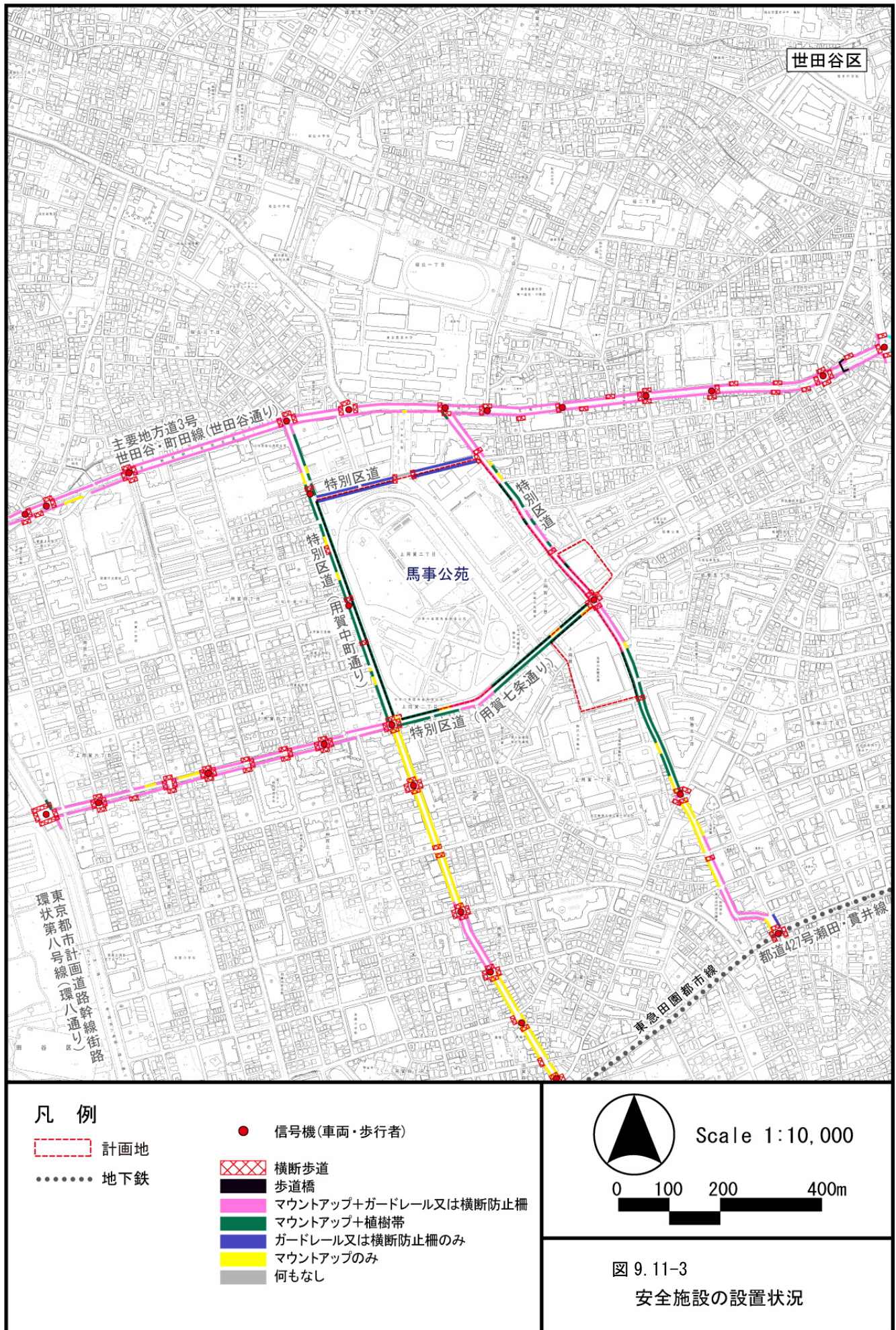
計画地周辺の主な道路は、計画地北側に主要地方道 3 号世田谷・町田線（世田谷通り）、東側に特別区道、南側に特別区道（用賀七条通り）、西側に特別区道（用賀中町通り）がある。いずれの道路も図 9.11-3 に示すとおり、マウントアップやガードレールの安全施設が設置されている。

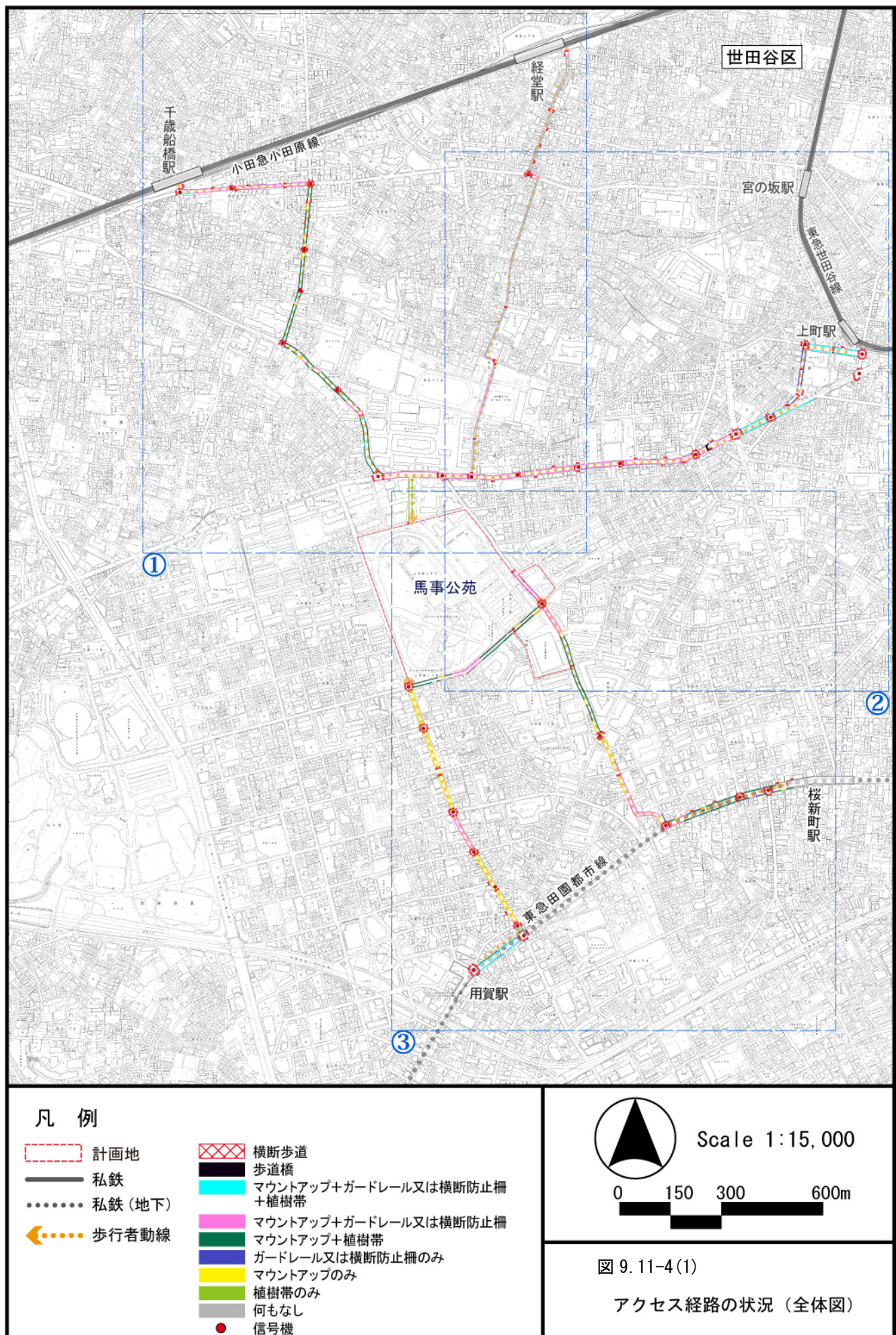
4) アクセス経路の状況

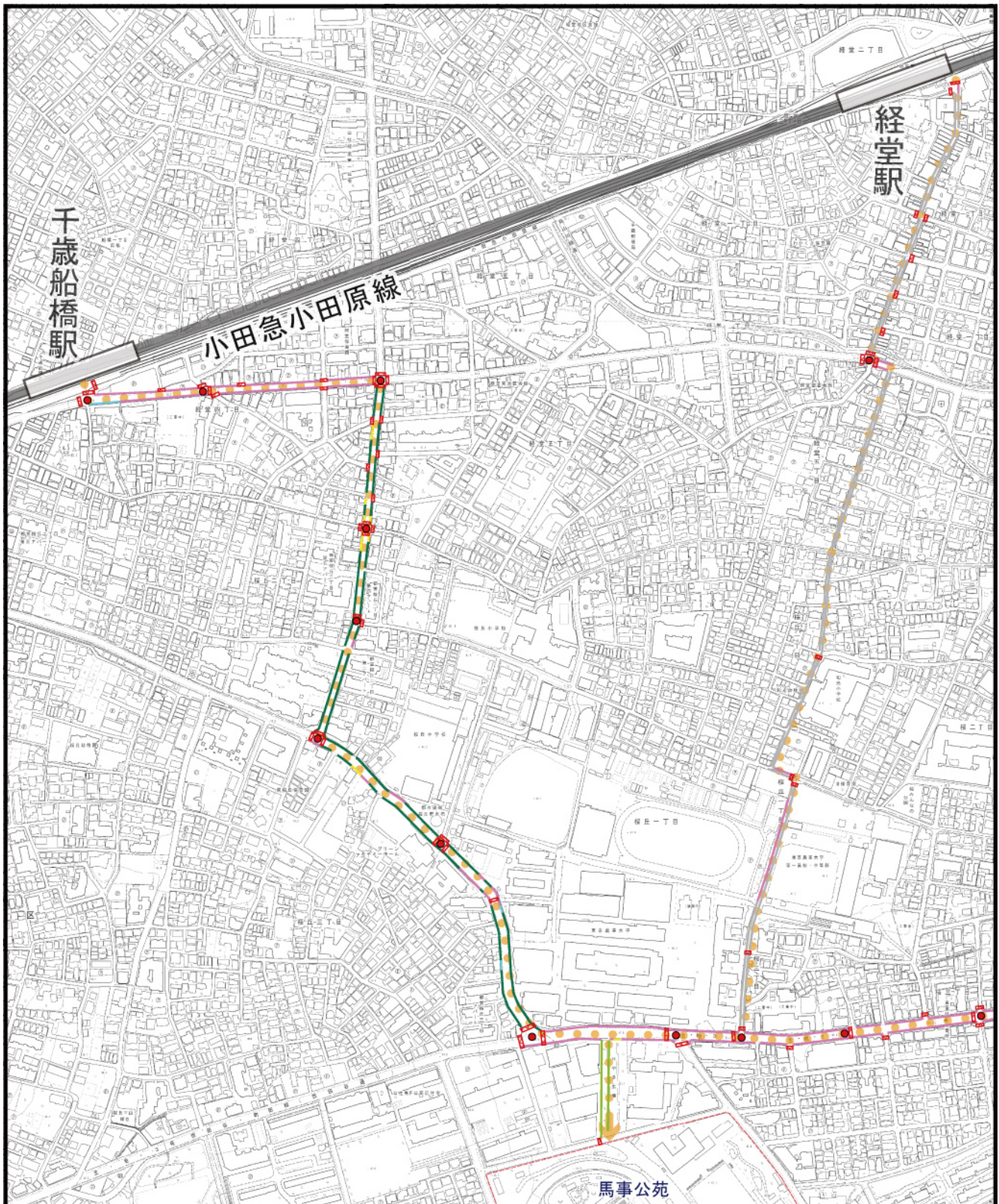
鉄道駅から計画地までの主なアクセス経路は、表 9.11-5 及び図 9.11-4 に示すとおりであり、千歳船橋駅（小田急小田原線）から特別区道（城山通り）、特別区道、特別区道（千歳通り）、主要地方道 3 号世田谷・町田線（世田谷通り）及びけやき並木を利用する経路、経堂駅（小田急小田原線）から特別区道（農大通り）、主要地方道 3 号世田谷・町田線（世田谷通り）及びけやき並木を利用する経路、桜新町駅（東急田園都市線）から一般国道 246 号（玉川通り）及び特別区道を利用する経路、用賀駅（東急田園都市線）から一般国道 246 号（玉川通り）及び特別区道（用賀中町通り）を利用する経路、上町駅（東急世田谷線）主要地方道 3 号世田谷・町田線（世田谷通り）及びけやき並木を利用する経路がある。

表 9.11-5 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
千歳船橋駅 ～計画地	特別区道（城山通り） 特別区道 特別区道（千歳通り） 主要地方道 3 号世田 谷・町田線（世田谷通 り） けやき並木	幅員 1～3m 程度の歩 道が整備されている。	マウントアップ、ガ ードレール、植樹帯 が設置されている。 けやき並木では植樹 帯のみが設置されて いる。	約 20 分
経堂駅 ～計画地	特別区道（農大通り） 主要地方道 3 号世田 谷・町田線（世田谷通 り） けやき並木	幅員 0.5～2m 程度の 歩道が整備されてい る。	特別区道（農大通り） においては安全施設 が設置されていな い。 主要地方道 3 号世田 谷・町田線（世田谷 通り）にはマウント アップ、ガードレ ールが設置されてい る。	約 20 分
桜新町駅 ～計画地	一般国道 246 号（玉川 通り） 特別区道	幅員 0.5～3m 程度の 歩道が整備されてい る。	マウントアップ、ガ ードレール、植樹帯 が設置されている。	約 15 分
用賀駅 ～計画地	一般国道 246 号（玉川 通り） 特別区道（用賀中町通 り）	幅員 1～2m 程度の歩 道が整備されている。	マウントアップ、ガ ードレールが設置さ れている。	約 12 分
上町駅 ～計画地	主要地方道 3 号世田 谷・町田線（世田谷通 り） けやき並木	幅員 0.5～4m 程度の 歩道が整備されてい る。	マウントアップ、ガ ードレール、植樹帯 が設置されている。	約 20 分







凡 例

- | | |
|--|---|
| 計画地 | 横断歩道 |
| 私鉄 | 歩道橋 |
| 私鉄（地下） | マウントアップ+ガードレール又は横断防止柵+植樹帯 |
| <.....> 歩行者動線 | マウントアップ+ガードレール又は横断防止柵 |
| | マウントアップ+植樹帯 |
| | ガードレール又は横断防止柵のみ |
| | マウントアップのみ |
| | 植樹帯のみ |
| | 何ものなし |
| | ● 信号機(車両・歩行者) |

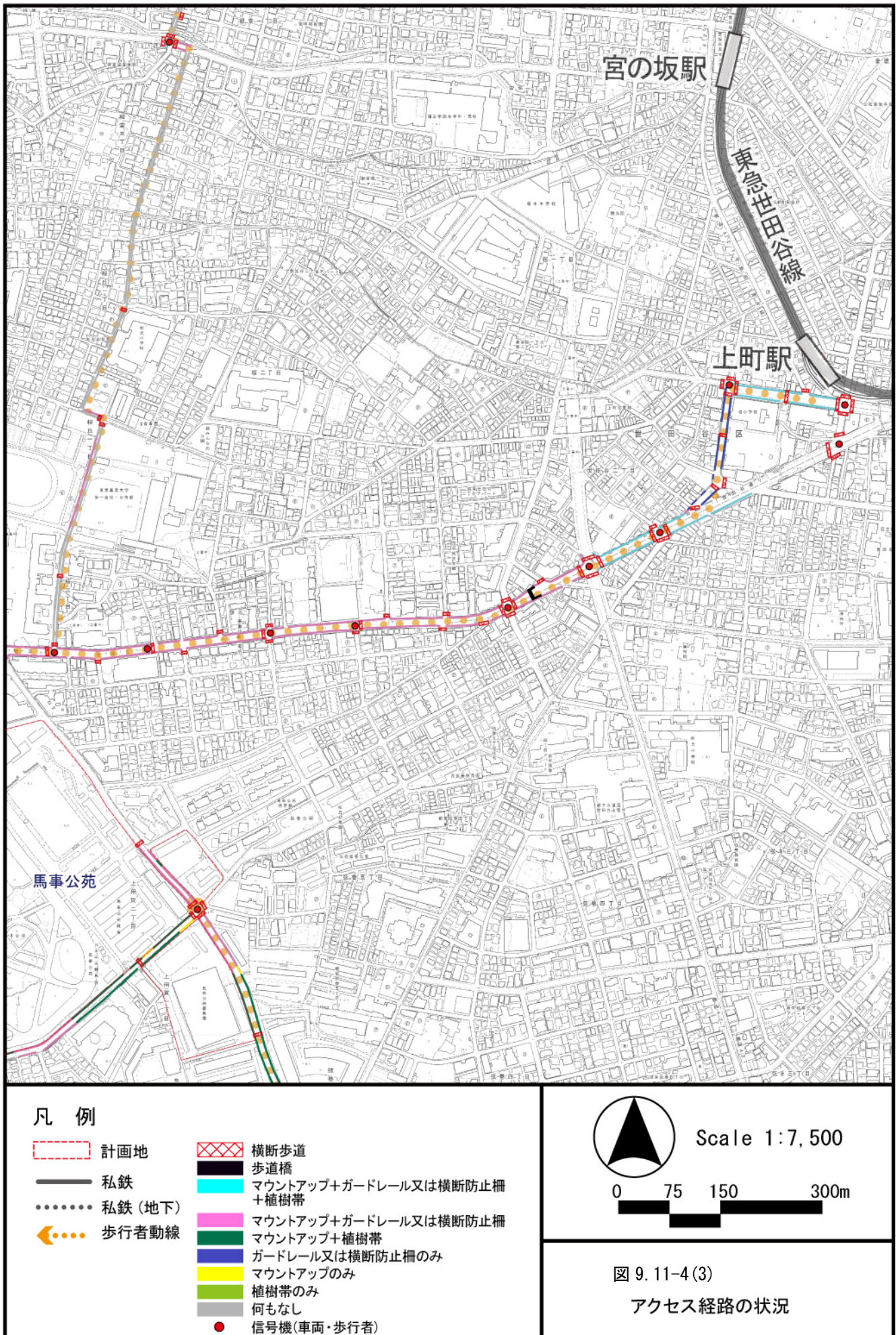


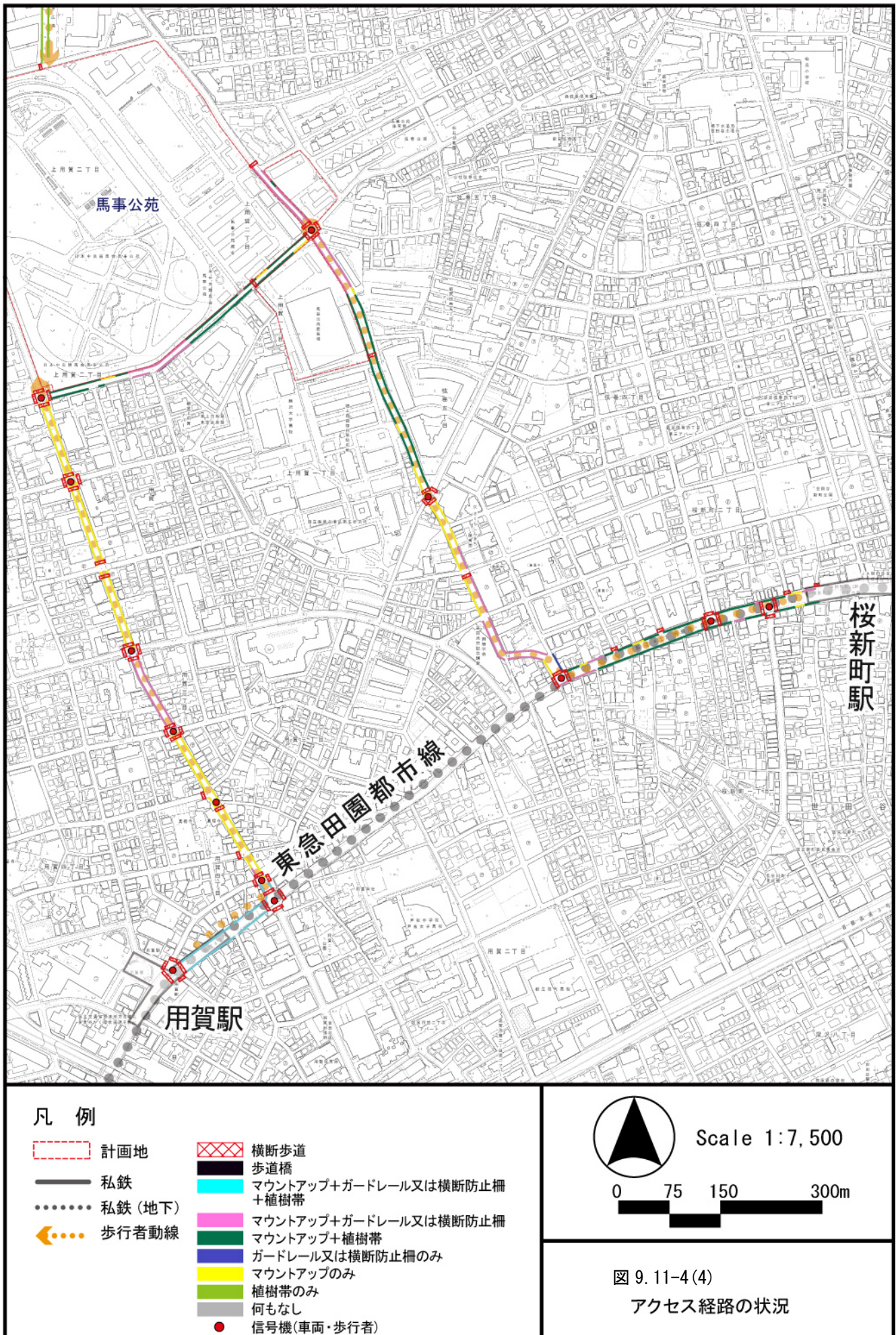
Scale 1:7,500

0 75 150 300m

図 9.11-4(2)

アクセス経路の状況





5) 土地利用の状況

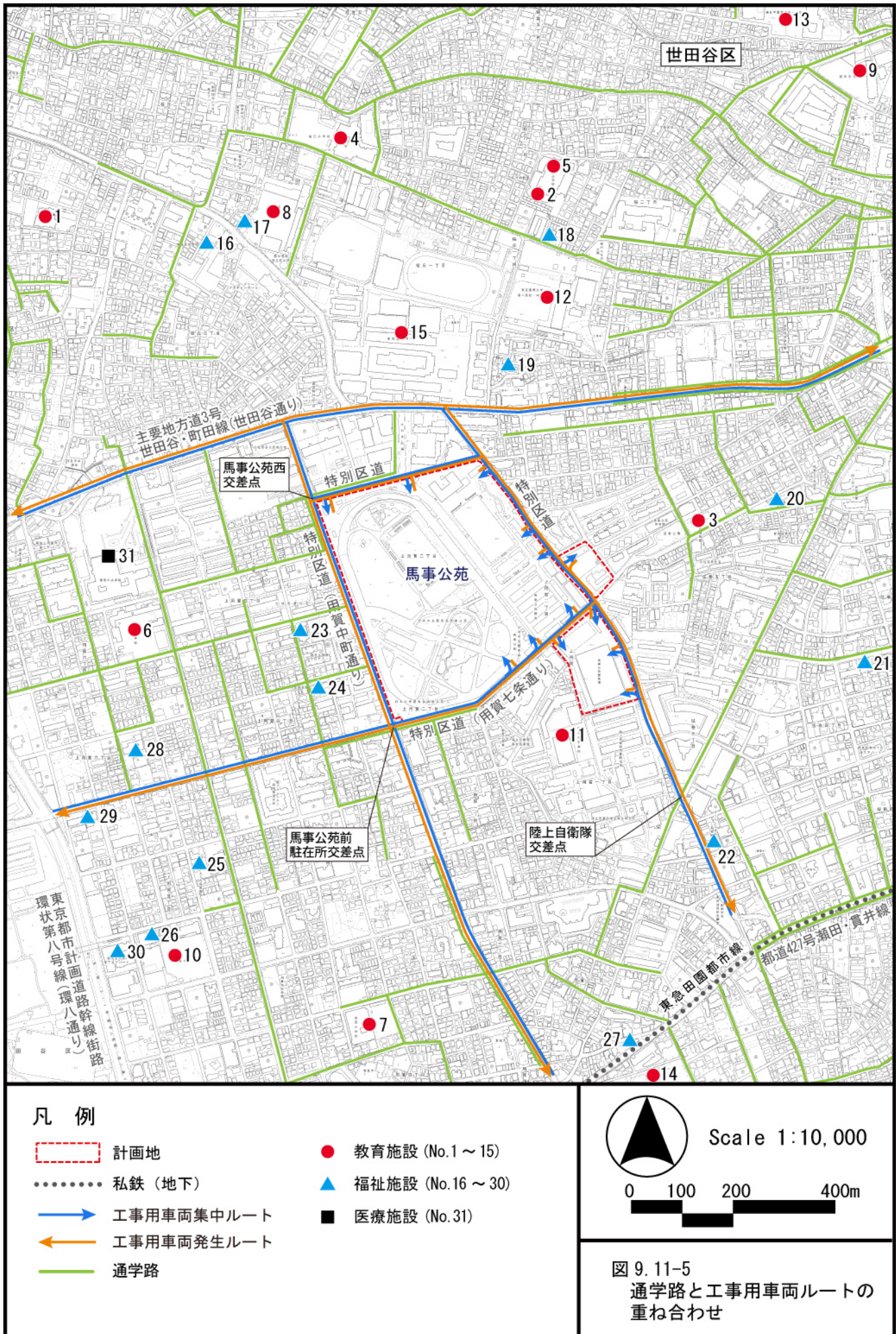
土地利用の状況は、「9.1 大気等 9.1.1 現地調査 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p.64 参照)に示したとおりである。

計画地及びその周辺の土地利用は、独立住宅、集合住宅、公園・運動場等となっている。

計画地及びその周辺は、都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）に基づく第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域等となっている。

また、計画地は、馬事公苑内等に位置する。

安全施設の設置状況は、図 9.11-3 に、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 9.11-4 及び図 9.11-5 に示すとおりである。工事用車両の走行ルートとなる計画地北側の主要地方道 3 号世田谷・町田線（世田谷通り）及び特別区道の一部区間、計画地南側の特別区道（用賀七条通り）の一部区間、計画地西側の特別区道（用賀中町通り）の一部区間が通学路となっているほか、計画地北西側の馬事公苑西交差点、計画地南西側の馬事公苑前駐在所交差点、計画地南東側の陸上自衛隊交差点等において、通学路と工事用車両の走行ルートが交差する。



6) 規制等の状況

工事用車両の走行ルートである主要地方道 3 号世田谷・町田線は 2 車線で、規制速度は 40km/h、計画地北側の特別区道は 2 車線で、規制速度は 30km/h、計画地東側の特別区道は 2 車線で、規制速度は 40km/h、特別区道（用賀七条通り）は 2 車線で、規制速度は 30km/h、特別区道（用賀中町通り）は 2 車線で、規制速度は 40km/h 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 9.11-6 に示すとおりである。

表 9.11-6 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。

9.11.2 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、工事用車両の走行ルートにおける歩車動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 7.2-6 (p.26 参照) に示したとおりであり、工事用車両は、計画地北側の主要地方道 3 号世田谷・町田線（世田谷通り）及び特別区道、計画地西側の特別区道（用賀中町通り）、計画地南側の特別区道（用賀七条通り）、計画地東側の特別区道を走行する計画である。

工事用車両の走行ルートは、計画地北側の特別区道を除いて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。このうち、計画地北側の主要地方道 3 号世田谷・町田線（世田谷通り）、計画地北側特別区道、計画地南側の特別区道（用賀七条通り）及び計画地西側の特別区道（用賀中町通り）に指定されている通学路も、計画地北側の特別区道の一部を除いて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。また、計画地周辺において、通学路と工事用車両の走行ルートが交差する交差点においては、歩行者用の信号や横断歩道が整備されている。

使用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している。また、工事の実施に当たり道路の通行規制が生じる場合には、適切な代替路を設定し、一般歩行者の交通安全を確保する。

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。

9.11.3 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している。
- ・ 計画地周辺の歩道等を占用する工事を行う場合には、代替路の設置、交通整理員の配置等を行う計画としている。
- ・ 工事用車両の走行に当たっては、安全走行を徹底する計画としている。

(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、可能な限り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、規制速度の遵守など安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車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。
- ・ 歩行者、自転車、一般車両等の優先の徹底、交差点進入時、右左折時における歩行者、自転車等の安全確認の徹底等の交通安全教育を工事用車両運転者に対して徹底する計画としている。
- ・ 児童の登下校時間帯の通学路においては、特に安全走行を徹底する計画とする。
- ・ 計画地北側特別区道においては交通整理員を配置するほか、工事用車両は最徐行にて走行するなど、特に交通安全に配慮する計画としている。

9.11.4 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、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いるが、計画地北側の特別区道において一部歩車道線が分離されていない箇所がある。

計画地周辺の通学路の一部は、工事用車両が走行する計画であるが、計画地北側の特別区道の一部を除いてマウントアップ、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いるほか、通学路と工事用車両の走行ルートが交差する交差点においては、歩行者用の信号や横断歩道が整備されている。また、計画地北側の特別区道においては交通整理員を配置するなど、特に交通安全に配慮する計画となっている。

使用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ほか、安全運転を徹底する。また、工事用車両が児童の登校時間帯の通学路や計画地北側特別区道を走行する際には、特に安全走行を徹底する計画としている。

以上のことから、工事用車両の走行に伴い、現況の歩車動線分離が変化することはなく、評価の指標は満足するものとする。

