

交通量調査結果概要

学芸大学駅周辺地区を対象として行った「交通量調査結果」からみた当該地区内の交通の実態や、地区内道路の交通安全対策上の課題は以下の通りです。

1. 調査概要

調査日 : 平成 21 年 6 月 18 日 (木)

調査時間 : 7 時 ~ 19 時 (12 時間調査)

2. 地区内道路の利用実態と地区内道路の交通安全対策上の課題

(1) 地区内道路の利用実態

交通の流動状況、交通量、ピーク時間、スピードの状況、駐停車車両の状況等から見た学芸大学駅周辺地区内の道路の利用実態は、以下のように整理できます。

ア. 交通流動と交通量

(ア) 地区内に流入する自動車のうち、約 8 割が通過交通となっており、通過車両は、駒沢通り(目黒通り)から目黒通り(駒沢通り)に抜ける車が殆どとなっている。

(イ) 通過経路として利用されている主な道路は、バス通り、鮫洲大山線、鷹番通りであり、これらの道路は、地区内の他の路線と比較して交通量が多くなっている。

(ウ) 歩行者交通は、南北方面に比べ、圧倒的に東西方向の交通量が多くなっており、東西商店街通りのうち特に駅東口商店街入口部は、交通量が約 3 万人 / 12 時間と、最も多くなっている。

(エ) 南北方向では、駅西口の鉄道脇南側の区間で多くなっている。

(オ) 歩行者の多い道路では、自転車の利用台数も多く、歩行者と自転車が主に利用する経路は、ほぼ同じとなっている。

イ. ピーク時間

(ア) 自動車のピークは、午前 9 時から 10 時であるが、8 時から 18 時までは、ほぼ同じ量の自動車が地区内道路を利用している。

(イ) 歩行者は、8 時から 9 時の間に急速に交通量が増えた後減少し、夕方 17 時までは交通量が少なくなっている。17 時以降にまた増加傾向になっているが、19 時以降は減少傾向になると想定される。

(ウ) 自転車は、午前 10 時から 11 時に一度ピークとなり、その後 1 時以降、夕方に掛けて交通量が増加し続け、夕方の 17 時から 18 時のピークは、午前中のピークの 1.3 倍となっている。

ウ．スピードの出しやすい区間

(ア) バス通り、鷹番通り、碑文谷公園通りで、速度規制値の 10km 超えの速度が出ており、朝・昼・夕では、朝の時間帯の速度が最も大きくなっている。

(イ) バス通りは、カーブ部分に比べ、直線部での速度が大きくなっている。

エ．駐停車車両が多い区間

(ア) 駅周辺では、駅前をはじめ、歩行者優先ゾーン外側の骨格道路(バス通り、碑文谷公園通り、唐ヶ崎通り)及びゾーン内の交通量が比較的少ない道路上(鷹番通りの一本駅寄りの南北道路)で駐停車が多くなっている。

(イ) 12 時間の延台数(560 台)のうち、小型貨物が最も多く約半数を占め、次いで、乗用車約 3 割、普通貨物約 2 割となっている。

(ウ) 駐停車が最も多かった時間帯は 10:15 ~ 10:30 であり、この時間帯は普通貨物比率が約半数を占めている。

(2) 地区内道路の交通安全対策上の課題

地区内道路の利用実態からみた安全対策上の課題は、以下のように整理できません。

ア．通過交通車両の地区内への流入抑制

地区内道路は、通過交通利用が多いことから、歩行者等の安全性確保のため、通過交通車両の地区内への流入抑制が課題です。

イ．地区内道路の利用実態に応じた交通安全対策

地区内道路は、通過交通が多い、交通が集中している、スピードが出ている、駐停車車両が多いなどの特性があることから、それぞれの道路の利用実態に応じて、自動車の進入抑制やスピード抑制、駐停車抑制の他、歩行者空間の明確化などの交通安全対策が課題です。

ウ．都市計画道路(補助 26 号線)の供用開始に伴い予想される将来の交通流の変化への対応

駒沢通りと目黒通りを結ぶ道路(バス通り、鮫洲大山線、鷹番通り)は、通過交通比率が高いため、都市計画道路補助 26 号線が供用されることに伴い、交通量の減少が予想されます。

これらの道路は、将来的に一方通行化検討可能路線として、都市計画道路事業の進捗状況等をみながら、長期的に検討していく必要があります。