

9.10 公共交通へのアクセシビリティ

9.10.1 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 9.10-1 に示すとおりである。

表 9.10-1 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	選手村の整備に伴う会場から公共交通機関までのアクセス性の変化が考えられることから、会場エリア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)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

会場エリア周辺の鉄道乗車人員の推移は、表 9.10-2 に示すとおりである。また、会場エリアに最寄りの駅の位置は、図 9.10-1 に示すとおりである。

会場エリアの最寄りの鉄道は、都営地下鉄及び私鉄となっている。

会場エリアの最寄り駅における平成 24 年度の乗車人数は、ゆりかもめ（東京臨海新交通臨海線）は 280 千人（日平均では 767 人）、都営大江戸線は 15,478 千人（日平均では 42,405 人）となっている。

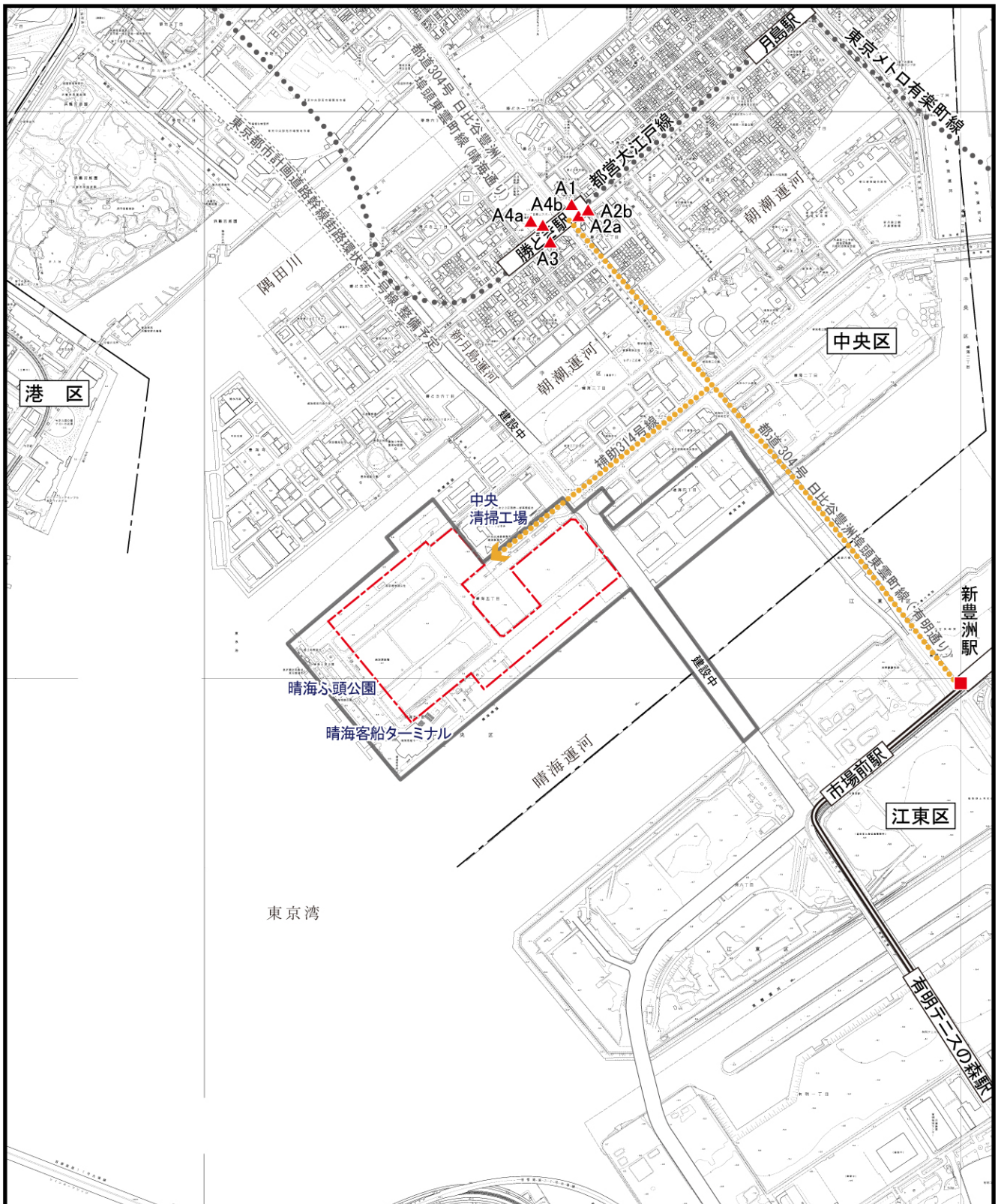
表 9.10-2 鉄道乗車人員の推移

(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
ゆりかもめ（東京臨海新交通臨海線）	新豊洲駅	250	242	231	228	280
都営大江戸線	勝どき駅	14,883	15,143	14,653	13,903	15,478

出典：「東京都統計年鑑」（平成 27 年 2 月 23 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
- ゆりかもめ
(東京臨海新交通臨海線)
- 地下鉄
- ▲ 地下鉄出口
- ゆりかもめ出口
- ← 歩行者動線



Scale 1:15,000



図9.10-1 鉄道路線網図

イ. バス路線

会場エリア周辺の主なバス路線網は、表 9.10-3 及び図 9.10-2 に示すとおりである。

会場エリア周辺では、四谷駅や錦糸町駅等を起点とし、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 9.10-3 会場エリア周辺のバス路線

バス会社	系統		起点	主な経由地	終点
都営バス	都 03		四ツ谷駅	銀座四丁目	晴海埠頭
	都 04		豊海水産埠頭	銀座四丁目	東京駅丸の内南口
	都 05		晴海埠頭 東京ビッグサイト	銀座四丁目	東京駅丸の内南口
	門 33		亀戸駅前	とうきょうスカイツリー 駅入口	豊海水産埠頭
	急行 06		森下駅前	門前仲町 土曜・休日のみ運行	日本科学未来館
	錦 13 甲		錦糸町駅前	東陽三丁目	晴海埠頭
	海 01		門前仲町	豊洲駅前	東京テレポート駅前
	市 01		新橋駅前	国立がんセンター（循環） 平日・土のみ運行 築地中央市場（循環） 平日・土のみ運行 市場休日運休	新橋駅前
	東 15		深川車庫前	豊洲駅 辰巳駅経由は朝のみ 運行	東京駅八重洲口
	東 16		東京駅八重洲口	月島駅前	東京ビッグサイト
	業 10		新橋駅	銀座四丁目	とうきょうスカイツリー 駅
コミュニティバス	江戸バス	南循環	中央区役所	晴海区民館	新富二丁目

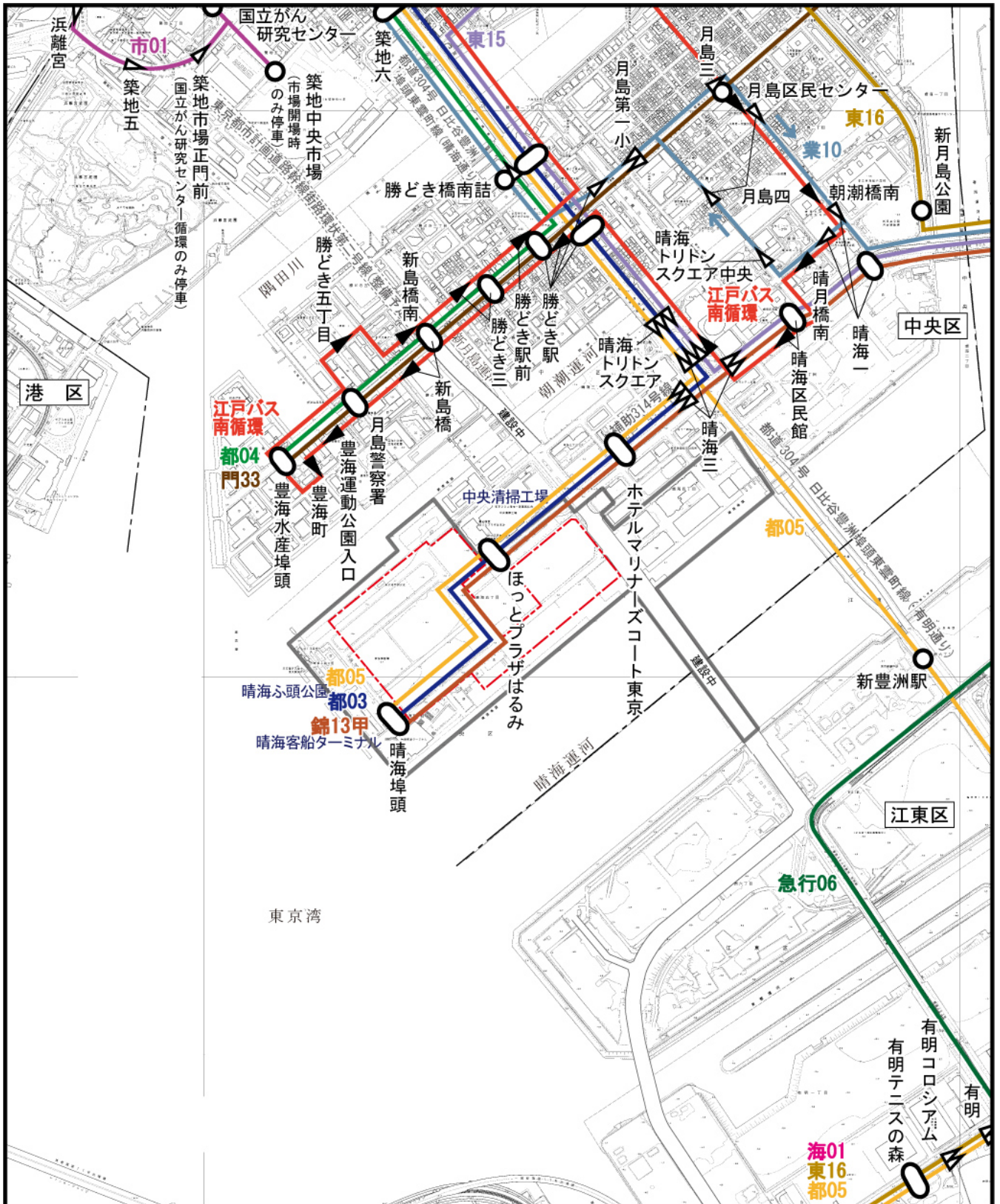
出典：「みんくるガイド」（平成 25 年 4 月 東京都交通局）

「中央区コミュニティバス（江戸バス）運行情報」（平成 27 年 2 月 20 日参照 中央区ホームページ）

<http://www.city.chuo.lg.jp/kurasi/edobasu/unkoujouhou.html>

ウ. 船舶

会場エリア内には、晴海客船ターミナルが存在する。晴海客船ターミナルは、不定期に船舶が停泊することがあるが、定期フェリー等の発着はされていない。



<p>凡例</p> <p> 計画地 会場エリア 区界 バス停(都営バス) バス停(都営バス) (表示方向のみ停車) バス停(コミュニティバス) (表示方向のみ停車) </p>		<p>バス路線(東京都交通局)</p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> — 都 03 — 都 04 — 都 05 — 門 33 — 急行 06 — 錦 13 甲 — 市 01 — 東 15 </td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> — 東 16 — 業 10 — 江戸バス南循環 — 海 01 </td> </tr> </table>		<ul style="list-style-type: none"> — 都 03 — 都 04 — 都 05 — 門 33 — 急行 06 — 錦 13 甲 — 市 01 — 東 15 	<ul style="list-style-type: none"> — 東 16 — 業 10 — 江戸バス南循環 — 海 01
<ul style="list-style-type: none"> — 都 03 — 都 04 — 都 05 — 門 33 — 急行 06 — 錦 13 甲 — 市 01 — 東 15 	<ul style="list-style-type: none"> — 東 16 — 業 10 — 江戸バス南循環 — 海 01 				
<p> Scale 1:15,000 0 150 300 600m </p>		<p>図 9.10-2 バス路線網</p>			

2) アクセス経路の状況

公共交通機関から会場エリアまでの主なアクセス経路は、表 9.10-4 に示すとおりであり、都営大江戸線勝どき駅から都道 304 号日比谷豊洲埠頭東雲町線（晴海通り）を利用する経路、ゆりかもめ新豊洲駅から都道 304 号日比谷豊洲埠頭東雲町線（有明通り）を利用する経路等がある。いずれの経路も歩道が整備され、図 9.10-3 に示すとおりマウンドアップや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。

また、東京都市計画道路幹線街路環状第二号線が、今後整備される予定である。

表 9.10-4 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
勝どき駅～ 晴海三丁目交差点	都道 304 号日比谷豊洲埠頭東雲町線（晴海通り）	幅員 5m 程度の歩道が整備されている。	主にマウンドアップであり、黎明橋はマウンドアップ及びガードレールが設置されている。	約 8 分
新豊洲駅～ 晴海三丁目交差点	都道 304 号日比谷豊洲埠頭東雲町線（有明通り）	幅員 5m 程度の歩道が整備されている。	マウンドアップ及びガードレールが設置されている。	約 13 分
晴海三丁目交差点～ 会場エリア	補助 314 号線	幅員 6m 程度の歩道が整備されている。	マウンドアップが設置されている。	約 10 分

3) 土地利用の状況

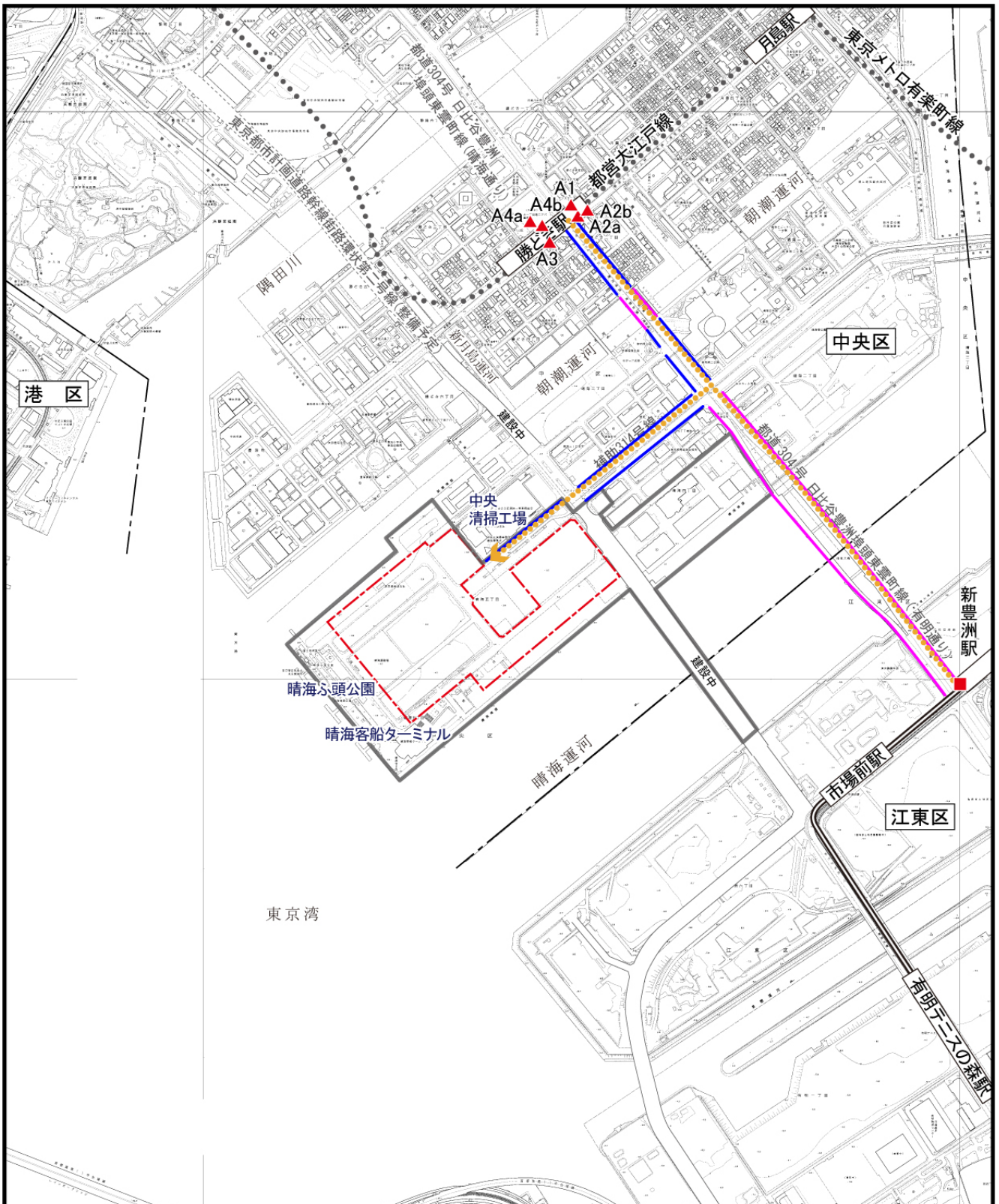
土地利用の状況は、「9.1 土壌 9.1.1 現況調査 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p. 40 参照) に示したとおりである。

会場エリア周辺には、教育施設は 10 施設（幼稚園 4、小学校 4、中学校 1、高等学校 1）、福祉施設は 40 施設（保育園・児童施設 31、高齢者福祉施設・障害者福祉施設 9）、その他 1 施設の合計 51 施設が存在する。また、公園・緑地・児童遊園は合わせて 26 箇所存在する。

また、会場エリア内には、晴海ふ頭公園や晴海客船ターミナルが存在する。

4) 規制等の状況

交通規制等の状況は、「9.9 交通渋滞 9.9.1 現況調査 (4) 調査結果 4) 規制等の状況」(p. 153 参照) に示したとおりである。なお、現在、東京都市計画道路幹線街路環状第二号線等の工事のために、都道 304 号日比谷豊洲埠頭東雲町線（晴海通り）に至る補助 314 号線などの歩道では、一部歩行者通行規制が行われている。



- 凡例**
- 計画地
 - 会場エリア
 - 区界
 - ゆりかもめ (東京臨海新交通臨海線)
 - 地下鉄
 - ▲ 地下鉄出口
 - ゆりかもめ出口
 - ← 歩行者動線
 - ← マウントアップ + ガードレール
 - ← ガードレール



図9.10-3 アクセス経路の状況

9.10.2 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思わ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。

9.10.3 ミティゲーション

(1) 予測に反映しなかった措置

- ・ 工事工程の平準化や施工計画の検討により、工事用車両が集中しないこと等に努める。
- ・ 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。
- ・ 工事用車両の走行にあたっては、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。
- ・ 工事中は、会場エリア内にある晴海客船ターミナルへのアクセスルートを確保する。

9.10.4 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。

