

9.7 公共交通へのアクセシビリティ

9.7.1 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9.7-1に示すとおりである。

表 9.7-1 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	事業の実施に伴い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)等の既存資料調査による。

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る。

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る。

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る。

(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 9.7-2 に示すとおりである。また、計画地周辺駅の位置は、図 9.7-1 に示すとおりであり、新木場駅（JR 京葉線、東京メトロ有楽町線、東京臨海高速鉄道（りんかい線））がある。

利用者数は、平成 25 年度の場合、JR 京葉線が 2,585 万人（日平均では 70,833 人）、東京メトロ有楽町線が 1,869 万人（日平均では 51,216 人）、東京臨海高速鉄道（りんかい線）が 1,106 万人（日平均では 30,312 人）となっている。

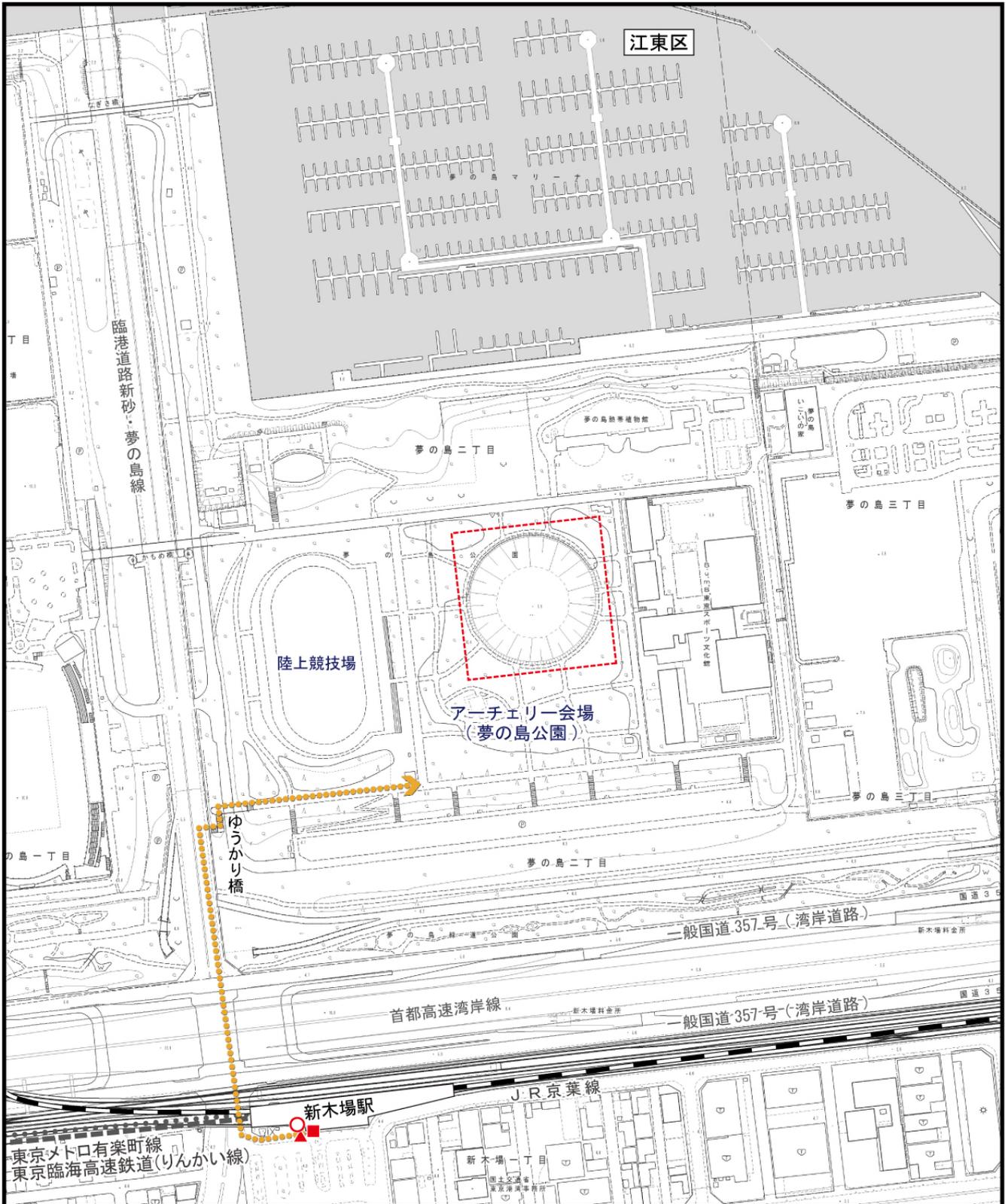
表 9.7-2 鉄道乗車人員の推移

(単位：千人)

項目		乗車人員				
		平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
JR 京葉線	新木場駅	24,622	24,010	23,602	24,670	25,854
東京メトロ有楽町線	新木場駅	17,660	17,696	17,319	17,902	18,694
東京臨海高速鉄道 りんかい線	新木場駅	9,720	9,650	9,475	10,594	11,064

出典：「東京都統計年鑑」（東京都総務局ホームページ 平成 27 年 11 月 10 日参照）

<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.htm>



凡例

- | | | | |
|---|---------------------|---|------------|
|  | 計画地 |  | 歩行者動線 |
|  | JR |  | JR 入口 |
|  | 東京臨海高速鉄道
(りんかい線) |  | 地下鉄入口 |
|  | 地下鉄 |  | 東京臨海高速鉄道入口 |



Scale 1:5,000



図9.7-1 鉄道路線網図

イ. バス路線

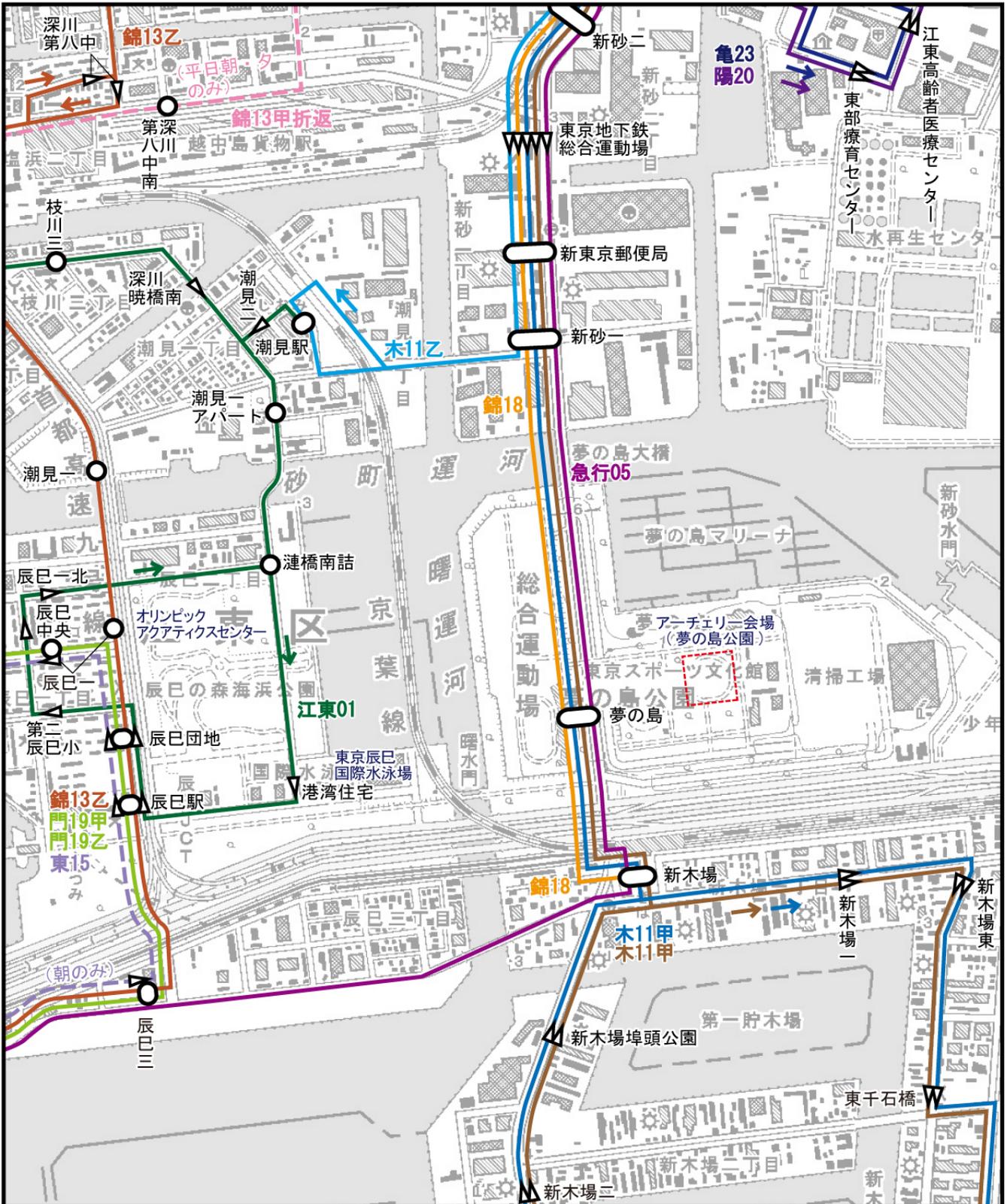
計画地周辺の主なバス路線網は、表 9.7-3 及び図 9.7-2 に示すとおりである。

計画地周辺では、都道を中心に路線バス及びコミュニティバスが整備されており、最寄りのバス停は計画地西側約 210m の夢の島バス停である。

表 9.7-3 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	錦 13 甲折返	東陽町駅前	枝川二丁目	昭和大学江東豊洲 病院前
	錦 13 乙	錦糸町駅前	東陽三丁目	深川車庫前 晴海埠頭
	錦 18	錦糸町駅前	境川	新木場駅前
	門 19 甲	東京ビッグサイト	豊洲駅前	門前仲町
	門 19 乙	深川車庫前	豊洲駅前	門前仲町
	東 15	深川車庫前	東雲都橋	東京駅八重洲口
	急行 05	錦糸町駅前	新木場駅前	日本科学未来館
	木 11 甲	木場駅前 東陽町駅前	新木場駅前	東陽町駅前 若洲キャンプ場前
	木 11 甲	木場駅前 東陽町駅前	新木場駅前	東陽町駅前 若洲キャンプ場前
	木 11 乙	東陽町駅前	新砂一丁目	潮見駅前
	陽 20	東陽町駅前	江東高齢者医療センター	東大島駅前
	亀 23	亀戸駅前	江東高齢者医療センター（循環）	亀戸駅前
コミュ ニティ バス	江東 01	潮見駅前	辰巳駅 （循環）	潮見駅前

出典：「みんくるガイド」（平成27年4月 東京都交通局）



凡例

計画地

バス路線

- 錦13 甲折返
- 錦13 乙
- 錦18
- 門19 甲
- 門19 乙
- 東15
- 急行05
- 江東01(コミュニティバス)
- 木11 甲
- 木11 甲
- 木11 乙
- 陽20
- 亀23

- バス停(都バス)
- バス停
(表示方向のみ停車)



Scale 1:15,000



図 9.7-2 バス路線網図

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、表 9.7-4 に示したとおりであり、新木場駅（JR 京葉線、東京臨海高速鉄道（りんかい線）、東京メトロ有楽町線）から、臨港道路新砂・夢の島線を経て、既存のゆうかり橋により計画地へアクセスする経路、夢の島バス停から既存のゆうかり橋またはかもめ橋により計画地へアクセスする経路がある。これらの経路は歩道が整備され、図 9.7-3 に示すとおりマウンドアップやガードレールの安全施設との組合せにより、車道と分離されている。

表 9.7-4 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
新木場駅～計画地	一般国道 357 号 (湾岸道路) 臨港道路新砂・夢の島線	幅員 3～5m 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 9 分
夢の島バス停 ～計画地	臨港道路新砂・夢の島線	幅員 3～5m 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 4 分

3) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「9.1 生物の生育・生息基盤 9.1.1 現況調査 (4) 調査結果 7) 土地利用の状況」(p. 39 参照) に示したとおりである。

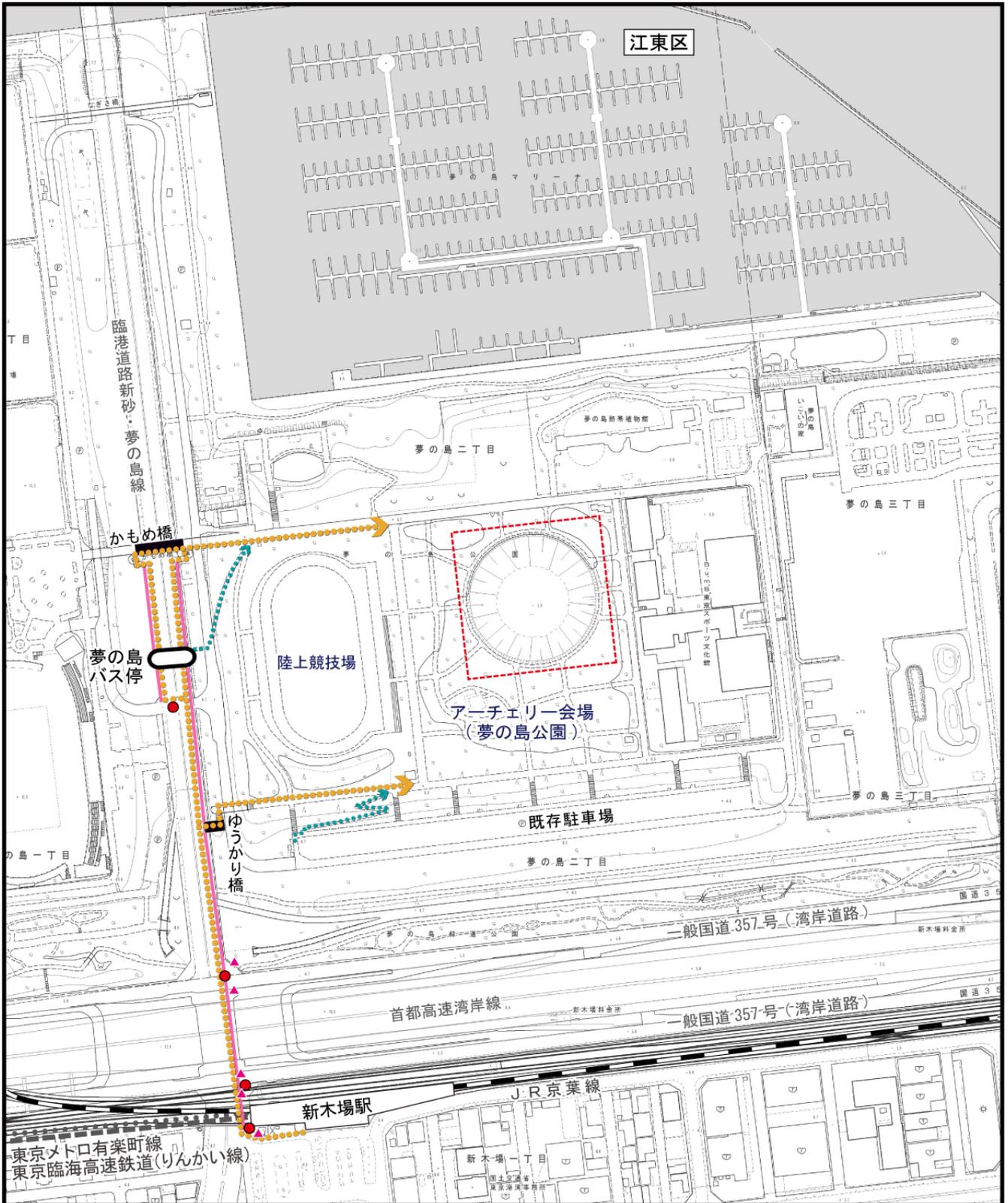
計画地の土地利用は公園・運動場等となっており、計画地周辺の土地利用は、供給処理施設、倉庫・運輸関係施設、事務所建築物や教育文化施設等の混合用途の市街地となっている。

計画地及びその周辺は、都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)に基づく第一種住居地域となっている。

また、計画地は、夢の島公園内に位置する。

4) 規制等の状況

新木場駅からの経路である臨港道路新砂・夢の島線は 6 車線であり、法定速度は 60km/h である。



凡例

- 計画地
- JR
- 東京臨海高速鉄道 (りんかい線)
- 地下鉄
- ←····· 歩行者動線
- バス停
- マウントアップ+ガードレール
又は横断防止柵
- 信号機
- ▲ 視覚障害者誘導用ブロック
(点字ブロック)
- 歩道橋
- ←····· 車いす利用者動線



Scale 1:5,000

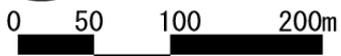


図9.7-3 アクセス経路の状況

9.7.2 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または期間のうち、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、公共交通機関から計画地周辺までのアクセス経路及び工事用車両の走行ルートから推定する方法とした。

(5) 予測結果

計画地は、夢の島公園内に位置し、夢の島公園へのアクセス経路としては、新木場駅（JR京葉線、東京臨海高速鉄道（りんかい線）、東京メトロ有楽町線）から、臨港道路新砂・夢の島線より既存のゆかり橋を渡り、夢の島公園内の園路を経てアクセスする経路、夢の島バス停から既存のゆかり橋またはかもめ橋を渡り、夢の島公園内の園路を経てアクセスする経路がある。

工事用車両の走行ルートは、図7.2-4（p.16参照）に示したとおりである。

夢の島公園までのアクセス経路は、臨港道路新砂・夢の島線が工事用車両の走行ルートと重なるが、マウントアップ形式とガードレールにより歩道と車道が分離されている。また、夢の島公園駐車場に続く公園内の道路は、歩道橋を利用して渡る構造となっているため、立体的に車道と分離されている。一方、公園内の園路は歩道と車道が分離されていない区間もある。

工事用車両の走行に当たっては、工事用車両の出入口に交通整理員を配置する計画とし、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ほか、安全走行を徹底する。また、工事の実施に当たり、公園内の園路等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、アクセスルートを確保する。

したがって、工事用車両の走行に伴い、公共交通からのアクセス経路が阻害されることはなく、夢の島公園へのアクセスの所要時間に大きな変化は生じない。

これらのことから、工事用車両の走行に伴うアクセス性の変化は小さいと予測する。

9.7.3 ミティゲーション

(1) 予測に反映した措置

- ・ 工事用車両の走行ルートは、計画地までのアクセス性への配慮のため主に一般国道 357 号線（湾岸道路）を利用する
- ・ 工事用車両の出入口には交通整理員を配置する計画とし、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。
- ・ 夢の島公園内の園路等を占用する工事を行う場合には、代替路を設定するとともに、交通整理員の配置等を計画し、夢の島熱帯植物館等の夢の島公園内の施設へのアクセス経路を確保する。
- ・ 工事用車両の走行に当たっては、安全走行を徹底する。

(2) 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。

9.7.4 評価

(1) 評価の指標

評価の指標は、アクセス性が確保されていることとした。

(2) 評価の結果

計画地は、夢の島公園内に位置し、夢の島公園へのアクセス経路としては、新木場駅（JR 京葉線、東京臨海高速鉄道（りんかい線）、東京メトロ有楽町線）から、臨港道路新砂・夢の島線を経て、既存のゆうかり橋により計画地へアクセスする経路、夢の島バス停から既存のゆうかり橋またはかもめ橋を渡り、夢の島公園内の園路を経てアクセスする経路がある。

夢の島公園へのアクセス経路は、工事用車両が走行する計画であるが、工事用車両の走行に当たっては、工事用車両の出入口には交通整理員を配置する計画とし、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ほか、安全走行を徹底する。また、工事の実施に当たり、公園内の園路等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アクセス経路を確保する。

したがって、工事用車両の走行に伴い、公共交通からのアクセス経路が阻害されることはなく、夢の島公園へのアクセスの所要時間に大きな変化は生じない。

以上のことから、アクセス性が確保され、評価の指標は満足するものとする。

