

9.24 公共交通へのアクセシビリティ

9.24.1 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 9.24-1 に示すとおりである。

表 9.24-1 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	事業の実施に伴う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)、「新宿区用途地域等都市計画図」(平成 25 年 11 月 新宿区)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

計画地周辺の鉄道乗車人員の推移は、表 9.24-2 に示すとおりである。また、計画地に最寄りの駅の位置は、図 9.24-1 に示すとおりである。

計画地周辺の鉄道駅は、信濃町駅（JR 中央本線）、千駄ヶ谷駅（JR 中央本線）、青山一丁目駅（東京メトロ半蔵門線及び銀座線）、外苑前駅（東京メトロ銀座線）及び国立競技場駅（都営大江戸線）がある。

利用者数は、平成 25 年度の場合、都営大江戸線国立競技場駅が最も少なく 2,139 千人（日平均では 5,860 人）、東京メトロ銀座線外苑前駅が最も多く 13,589 千人（日平均では 37,230 人）となっている。

なお、青山一丁目駅は、東京メトロ半蔵門線、東京メトロ銀座線、都営大江戸線が乗り入れており、それらの合計は 32,907 千人（日平均では 90,156 人）となっている。

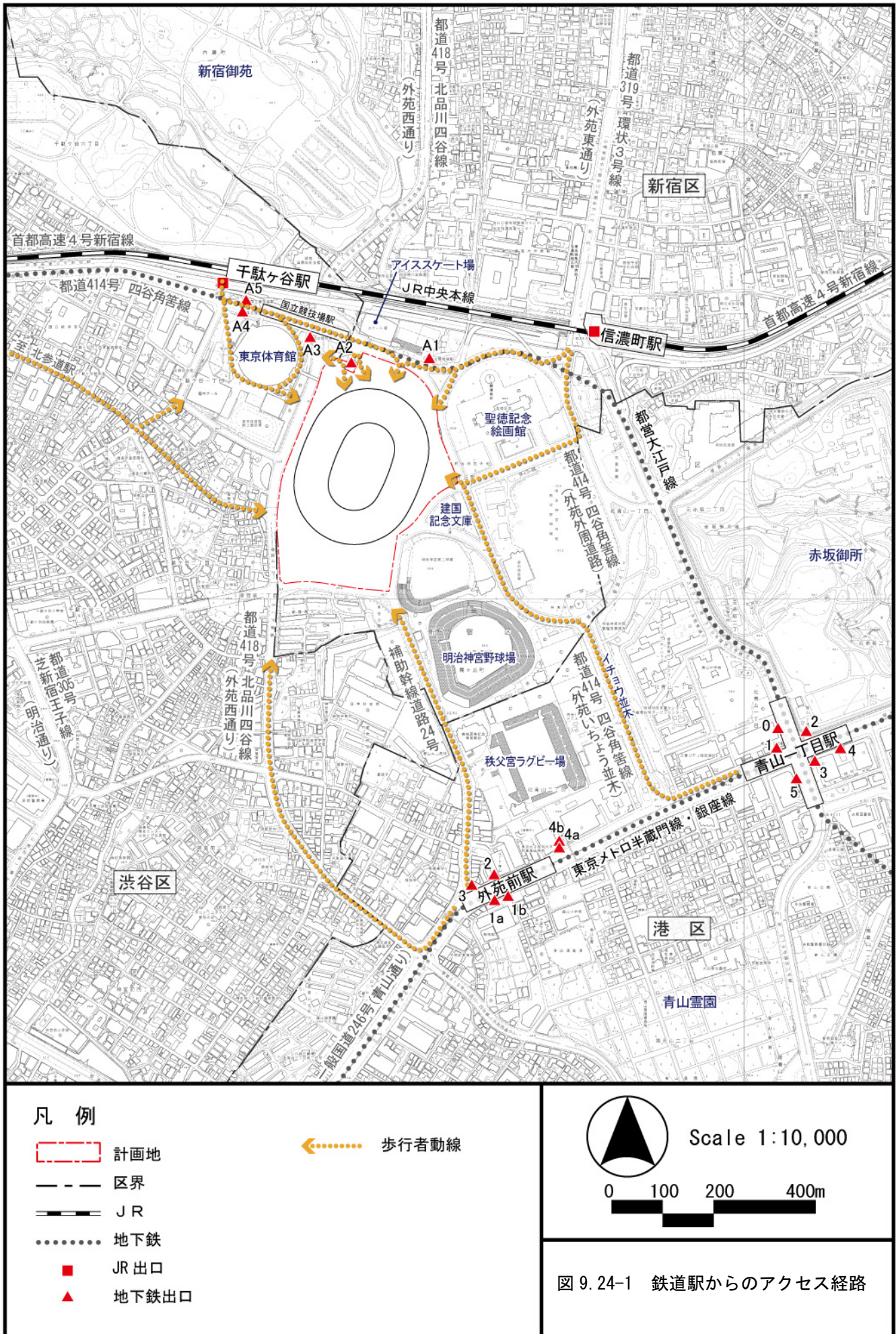
表 9.24-2 鉄道乗車人員の推移

(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 中央本線	信濃町駅	9,992	9,680	9,528	9,551	9,822
	千駄ヶ谷駅	7,492	7,398	7,323	6,726	7,462
東京メトロ半蔵門線	青山一丁目駅	9,240	9,200	9,108	9,702	10,428
東京メトロ銀座線	青山一丁目駅	9,005	8,788	8,605	9,167	9,392
	外苑前駅	13,257	13,196	13,111	13,349	13,589
都営大江戸線	青山一丁目駅	11,844	11,763	11,515	12,409	13,087
	国立競技場駅	1,926	1,885	1,850	1,885	2,139
東京メトロ副都心線	北参道	2,205	2,377	2,407	2,606	3,334

出典：「東京都統計年鑑」（平成 28 年 3 月 11 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>



注) 図中の歩行者動線は、東京都が想定した動線を示す。

イ. バス路線

計画地周辺の主なバス路線網は、表 9. 24-3 及び図 9. 24-2 に示すとおりである。

計画地周辺では、池袋駅や渋谷駅等を起点とし、一般国道や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おり、最寄りのバス停は計画地西側約 10m の明治公園バス停である。

表 9. 24-3 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	池 86		池袋駅東口	渋谷駅東口 (循環)	池袋駅東口
	黒 77		目黒駅前	西麻布	千駄ヶ谷駅前
	早 81		早大正門	渋谷駅東口 (循環)	早大正門
	品 97		品川駅高輪口	天現寺橋	新宿駅西口
コミュニティバス	渋谷区 ハチ公バス	神宮の杜ルート	渋谷駅ハチ公口	明治公園前	渋谷駅ハチ公口
	港区 ちいばす	青山ルート	六本木ヒルズ	青山二丁目交差点	赤坂見附
		赤坂ルート	六本木ヒルズ	青山一丁目駅前	六本木ヒルズ

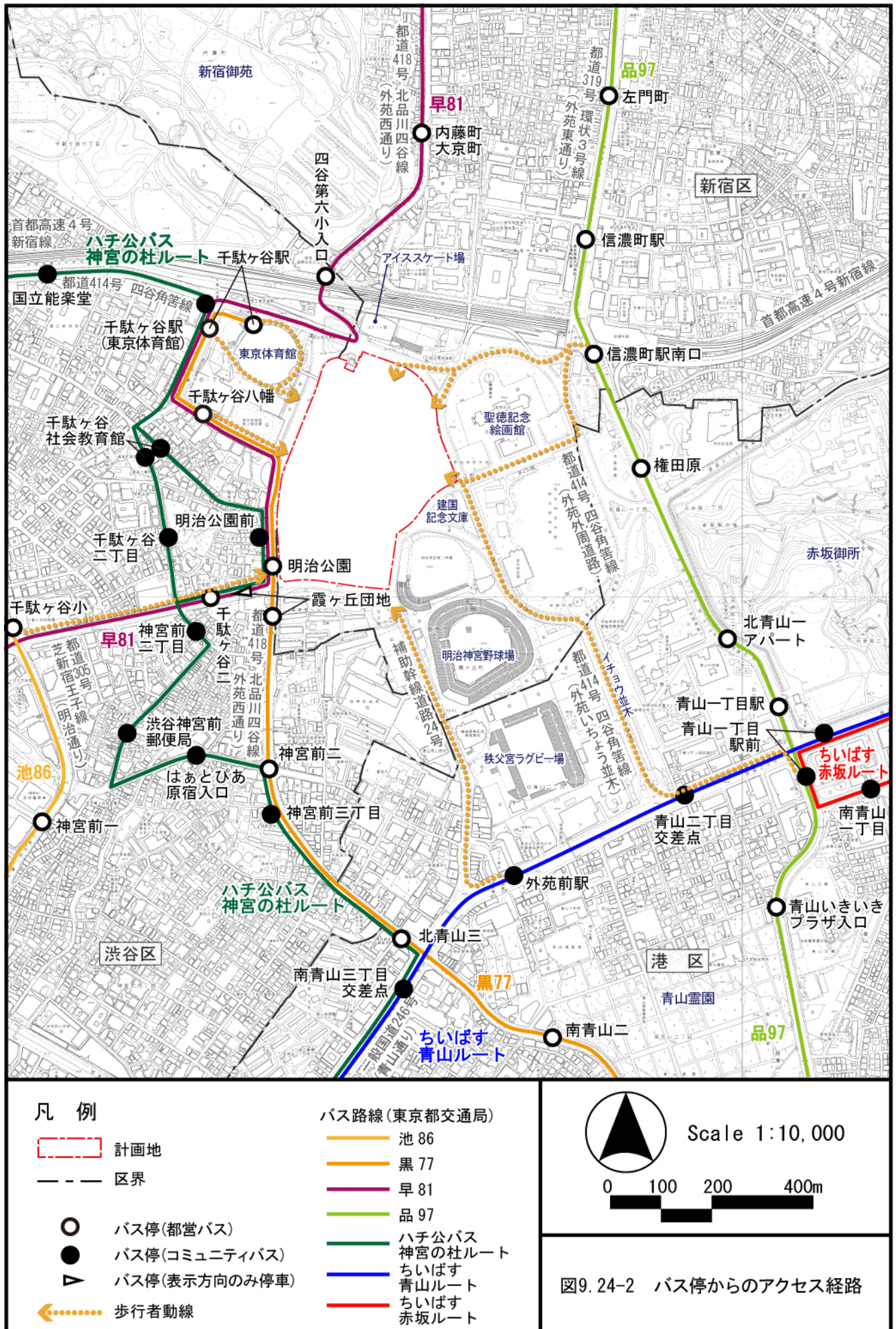
出典: 「みんくるガイド」(平成 26 年 4 月 東京都交通局)

「渋谷区コミュニティバス「ハチ公バス」」(平成 27 年 3 月 3 日参照 渋谷区ホームページ)

http://www.city.shibuya.tokyo.jp/shibuya/com_bus/

「路線図、時刻表」(平成 27 年 3 月 3 日参照 港区ホームページ)

<http://www.city.minato.tokyo.jp/koutsuutaisaku/kankyo-machi/kotsu/bus/rosenzu.html>



出典：「みんくるガイド」(平成 28 年 4 月 東京都交通局)、「ちいばす路線図」(平成 28 年 4 月)、「ハチ公バス路線図 経路図」(平成 28 年 4 月 渋谷区)

2) 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、「9.21 安全 9.21.1 現況調査 (4) 調査結果 7) バリアフリー化の状況 イ. 公共交通機関から施設へのバリアフリー化」(p.525 参照)及び表 9.24-4(1)に示したとおりであり、信濃町駅(JR 中央本線)から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅(JR 中央本線)から東京体育館屋外広場を利用する経路または都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、青山一丁目駅(東京メトロ半蔵門線及び銀座線)から、一般国道 246 号(青山通り)及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑前駅(東京メトロ銀座線)から都道 418 号北品川四谷線(外苑西通り)または補助幹線道路 24 号を利用する経路、北参道駅から都道 414 号四谷角筈線、都道 305 号芝新宿王子線(明治通り)、特別区道第 868 号路線、特別区道第 631 号路線及び特別区道第 665 号路線を利用する経路、国立競技場駅(都営大江戸線)から直接アクセスする経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、表 9.24-4(2)に示したとおりであり、信濃町南口バス停から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅バス停から、東京体育館屋外広場を利用する経路、青山一丁目駅前バス停から、都道 319 号環状 3 号線(外苑東通り)、一般国道 246 号(青山通り)及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑駅前バス停から、一般国道 246 号(青山通り)及び補助幹線道路 24 号を利用する経路、明治公園バス停及び明治公園前バス停から直接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、北参道駅からの経路を除いてマウント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 9.24-4(1) 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
信濃町駅 ～計画地	都道 414 号四谷角筈線	幅員 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、植樹帯が設置されている。	約 6 分
千駄ヶ谷駅 ～計画地	都道 414 号四谷角筈線	幅員 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、植樹帯が設置されている。	約 5 分
青山一丁目駅 ～計画地	一般国道 246 号〈青山通り〉 都道 414 号四谷角筈線	幅員 2～4m 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 12 分
外苑前駅 ～計画地	都道 418 号北品川四谷線（外苑西通り） または 補助幹線道路 24 号	幅員 1～3m 程度の歩道が整備されている。	マウントアップ、ガードレールが設置されている。	約 8～13 分
北参道駅 ～計画地	都道 414 号四谷角筈線 都道 305 号芝新宿王子線（明治通り） 特別区道第 868 号路線	幅員 1～2m 程度の歩道が整備されている。	一部ガードレールが設置されているが、安全施設が設置されていない箇所がある。	約 9～11 分

表 9.24-4(2) 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
信濃町南口バス停 ～計画地	都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り) または 都道 414 号四谷角筈線	幅員 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、植樹帯 が設置されている。	約 6 分
千駄ヶ谷駅バス停 ～計画地	都道 414 号四谷角筈線	幅員 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、植樹帯 が設置されている。	約 5 分
千駄ヶ谷八幡バス 停 ～計画地	特別区道第 691 号路線 特別区道第 608 号路線	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、植樹帯 が設置されている。	約 2 分
千駄ヶ谷小バス停 ～計画地	特別区道第 865 号路線	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。	約 6 分
青山一丁目駅前バ ス停 ～計画地	都道 319 号環状 3 号線 (外苑東通り) 一般国道 246 号〈青山 通り〉 都道 414 号四谷角筈線	幅員 2～4m 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 12 分
外苑前駅バス停 ～計画地	一般国道 246 号〈青山 通り〉 補助幹線道路 24 号	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 ードレールが設置 されている。	約 9 分

3) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「9.1 大気質等 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p.90 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、スポーツ・興行施設、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)に基づく第二種中高層住居専用地域となっている。

また、計画地は、明治神宮外苑内に位置する。

4) 規制等の状況

信濃町駅からの経路である都道 319 号環状 3 号線(外苑東通り)は 5 車線であり、規制速度は 50km/h、都道 414 号四谷角筈線は 3 車線であり、規制速度は 40km/h である。

千駄ヶ谷駅からの経路である都道 414 号四谷角筈線は 2 車線であり、規制速度は 40km/h である。

青山一丁目駅からの経路である一般国道 246 号(青山通り)は 6 車線であり、法定速度は 50km/h、都道 414 号四谷角筈線は 2 車線または 4 車線であり、規制速度は 40km/h である。

外苑前駅からの経路である都道 418 号北品川四谷線は 4 車線であり、規制速度は 50km/h、補助幹線道路 24 号は 4 車線であり、規制速度は 40km/h である。

9.24.2 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、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、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变化が生じるとさ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

計画地までの主なアクセス経路として、鉄道駅から計画地までの主なアクセス経路は、信濃町駅（JR 中央本線）から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅（JR 中央本線）から東京体育館屋外広場を利用する経路または都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、青山一丁目駅（東京メトロ半蔵門線及び銀座線）から、一般国道 246 号（青山通り）及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑前駅（東京メトロ銀座線）から都道 418 号北品川四谷線（外苑西通り）または補助幹線道路 24 号を利用する経路、北参道駅から都道 414 号四谷角筈線、都道 305 号芝新宿王子線（明治通り）及び特別区道第 868 号路線を利用する経路、国立競技場駅（都営大江戸線）から直接アクセスする経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、信濃町南口バス停から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅バス停から、東京体育館屋外広場を利用する経路、青山一丁目駅前バス停から、都道 319 号環状 3 号線（外苑東通り）、一般国道 246 号（青山通り）及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑駅前バス停から、一般国道 246 号（青山通り）及び補助幹線道路 24 号を利用する経路、明治公園バス停及び明治公園前バス停から直接アクセスする経路がある。

工事用車両の走行ルートは、図 7.2-16（p.40 参照）に示したとおりである。

計画地までのアクセス経路は、一般国道 246 号（青山通り）、都道 319 号環状 3 号線（外苑東通り）、都道 414 号四谷角筈線及び都道 418 号北品川四谷線（外苑西通り）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等により歩道と車道が分離されている。

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也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。

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、計画地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。

9.24.3 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としている。
- ・計画地周辺の歩道等を占有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。
- ・工事中は、明治神宮外苑へのアクセス経路を確保する計画としている。

(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計画としている。
- ・歩道等を占有する工事を行う場合には代替路を設定するなど、アクセス経路を確保する計画としている。

9.24.4 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

計画地までの主なアクセス経路として、鉄道駅から計画地までの主なアクセス経路は、信濃町駅（JR 中央本線）から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅（JR 中央本線）から東京体育館屋外広場を利用する経路または都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、青山一丁目駅（東京メトロ半蔵門線及び銀座線）から、一般国道 246 号（青山通り）及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑前駅（東京メトロ銀座線）から都道 418 号北品川四谷線（外苑西通り）または補助幹線道路 24 号を利用する経路、北参道駅から都道 414 号四谷角筈線、都道 305 号芝新宿王子線（明治通り）及び特別区道第 868 号路線を利用する経路、国立競技場駅（都営大江戸線）から直接アクセスする経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、信濃町南口バス停から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、千駄ヶ谷駅バス停から、東京体育館屋外広場を利用する経路、青山一丁目駅前バス停から、都道 319 号環状 3 号線（外苑東通り）、一般国道 246 号（青山通り）及び都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、外苑駅前バス停から、一般国道 246 号（青山通り）及び補助幹線道路 24 号を利用する経路、明治公園バス停及び明治公園前バス停から直接アクセスする経路がある。

計画地へのアクセス経路の一部は、工事用車両が走行する計画としているが、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、計画地周辺の道路を占有する工事を行う場合には代替路を設置するなど、アクセス経路を確保する計画としている。

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、明治神宮外苑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。