

9.20 公共交通へのアクセシビリティ

9.20.1 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 9.20-1 に示すとおりである。

表 9.20-1 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った。

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

計画地周辺には、鉄道はない。

イ. バス路線

計画地周辺の主なバス路線網は、表 9.20-2 及び図 9.20-1 に示すとおりである。

計画地周辺では、東京テレポート駅前を起点とし、路線バスが整備されており、最寄りのバス停は、計画地北側約 30m の環境局中防合同庁舎前バス停である。

表 9.20-2 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	波 01	東京テレポート 駅前	テレコムセンター 駅前	中央防波堤

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
- ← ●●●●● 歩行者動線
- バス停
- バス路線
- 波01



Scale 1:25,000



図 9.20-1 バス路線網図

注) 背景図の時点は東京 2020 大会開催後である。

2) アクセス経路の状況

アクセス経路の状況は、「9.17 安全 9.17.1 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. 394 参照) に示したとおりである。

公共交通機関から計画地までの主なアクセス経路は、表 9.20-3 に示したとおりであり、都営バス(波 01 系統) 環境局中防合同庁舎前バス停から東西水路沿いの一般道路を利用する経路がある。この経路は中潮橋北側の交差点までは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が、中潮橋から東側については、歩車道は分離されていない。

表 9.20-3 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
環境局中防合同庁舎前バス停～計画地	東西水路沿いの一般道路	幅員 2m 程度の歩道が整備されている。	中潮橋北側の交差点までは、マウントアップ、ガードレールが設置されている。	約 15 分

3) 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. 67 参照) に示したとおりである。

計画地の土地利用は供給処理施設、官公庁施設、屋外利用地・仮設建物となっている。計画地西側に供給処理施設、官公庁施設、専用工場、倉庫・運輸関係施設が存在し、計画地北側の一部は海の森公園(仮称)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)に基づく用途地域に指定はされていない。

4) 規制等の状況

環境局中防合同庁舎前バス停からの経路である東西水路沿いの一般道路は 4 車線であり、規制速度は 40 km/h である。

9.20.2 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 大会の大会開催前、大会開催中及び大会開催後の代表的な時点のうち、新規施設への来訪者が増加すると考えられる大会開催後とした。

(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の状況から推定する方法とした。

(5) 予測結果

現況の公共交通機関から計画地までのアクセス経路としては、都営バス（波 01 系統）環境局中防合同庁舎前バス停から東西水路沿いの一般道路を利用する経路がある。

計画地北側では臨港道路中防内 5 号線が平成 32 年度に供用予定であり、東西水路沿いの一般道路を現中潮橋北側付近で交差する計画となっているが、一般道路の歩行者動線を阻害しない計画である。

したがって、車両の走行に伴い、公共交通からの歩行者動線が阻害されることはなく、計画地へのアクセス所要時間に大きな変化は生じない。

このことから、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。

9.20.3 ミティゲーション

(1) 予測に反映した措置

- ・都として、公共交通機関からの計画地までの歩行者動線を適切に確保する。

(2) 予測に反映しなかった措置

- ・計画建築物の建設に伴い、周辺道路の歩道を整備し、現中潮橋北側付近の交差点に歩行者用信号、横断歩道を設置することを、都として調整する。

9.20.4 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

現況の公共交通機関から計画地までの歩行者経路は、都営バス（波 01 系統）環境局中防合同庁舎前バス停から東西水路沿いの一般道路を利用する経路がある。

計画地北側では臨港道路中防内 5 号線が平成 32 年度に供用予定であり、東西水路沿いの一般道路を現中潮橋北側付近で交差する計画となっているが、一般道路の歩行者動線を阻害しない計画である。また、現中潮橋北側付近の交差点には歩行者用信号、横断歩道を設置する計画である。

したがって、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変化はない。

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。