

9.19 公共交通へのアクセシビリティ

9.19.1 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 9.19-1 に示すとおりである。

表 9.19-1 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	オリンピックアクアティクスセンター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

計画地周辺の鉄道乗車人員の推移は、表 9.19-2 に示すとおりである。また、計画地周辺駅の位置は、図 9.19-1 に示すとおりであり、

計画地周辺の鉄道駅は、辰巳駅（東京メトロ有楽町線）、潮見駅（JR 京葉線）、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、辰巳駅（東京メトロ有楽町線）が 502 万人（日平均では 13,756 人）、潮見駅（JR 京葉線）が 415 万人（日平均では 11,358 人）、新木場駅（JR 京葉線）が、2,585 万人（日平均では 70,832 人）、新木場駅（東京メトロ有楽町線）が 1,869 万人（日平均では 51,216 人）、新木場駅（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。

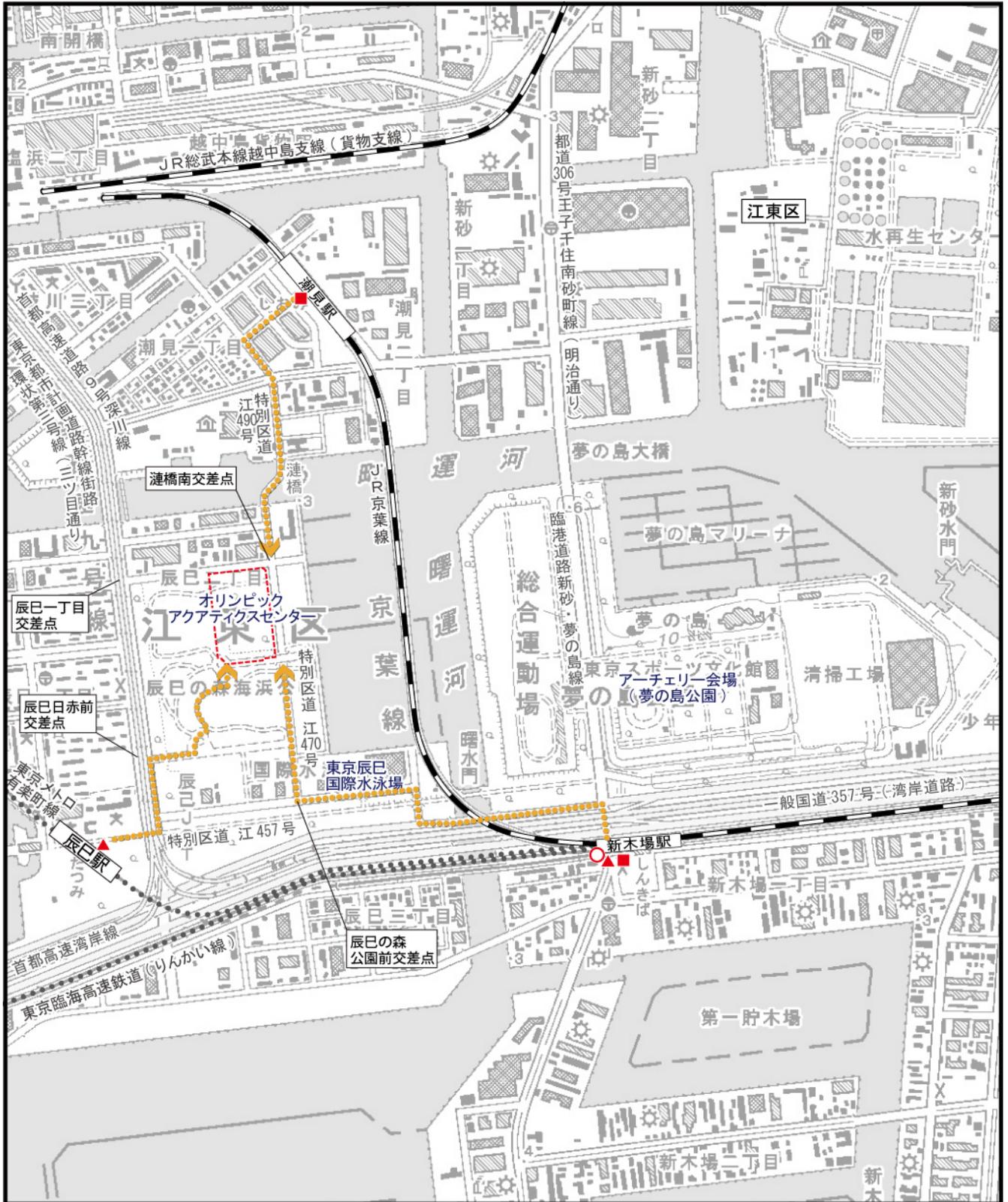
表 9.19-2 鉄道乗車人員の推移

(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
	潮見駅	3,736	3,632	3,622	3,860	4,146
東京メトロ有楽町線	新木場駅	17,660	17,696	17,319	17,902	18,694
	辰巳駅	4,711	4,771	4,585	4,753	5,021
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
- JR
- 地下鉄
- ← 歩行者動線
- JR入口
- ▲ 地下鉄入口
- 東京臨海高速鉄道入口



Scale 1:15,000



図 9.19-1 鉄道路線網図

イ. バス路線

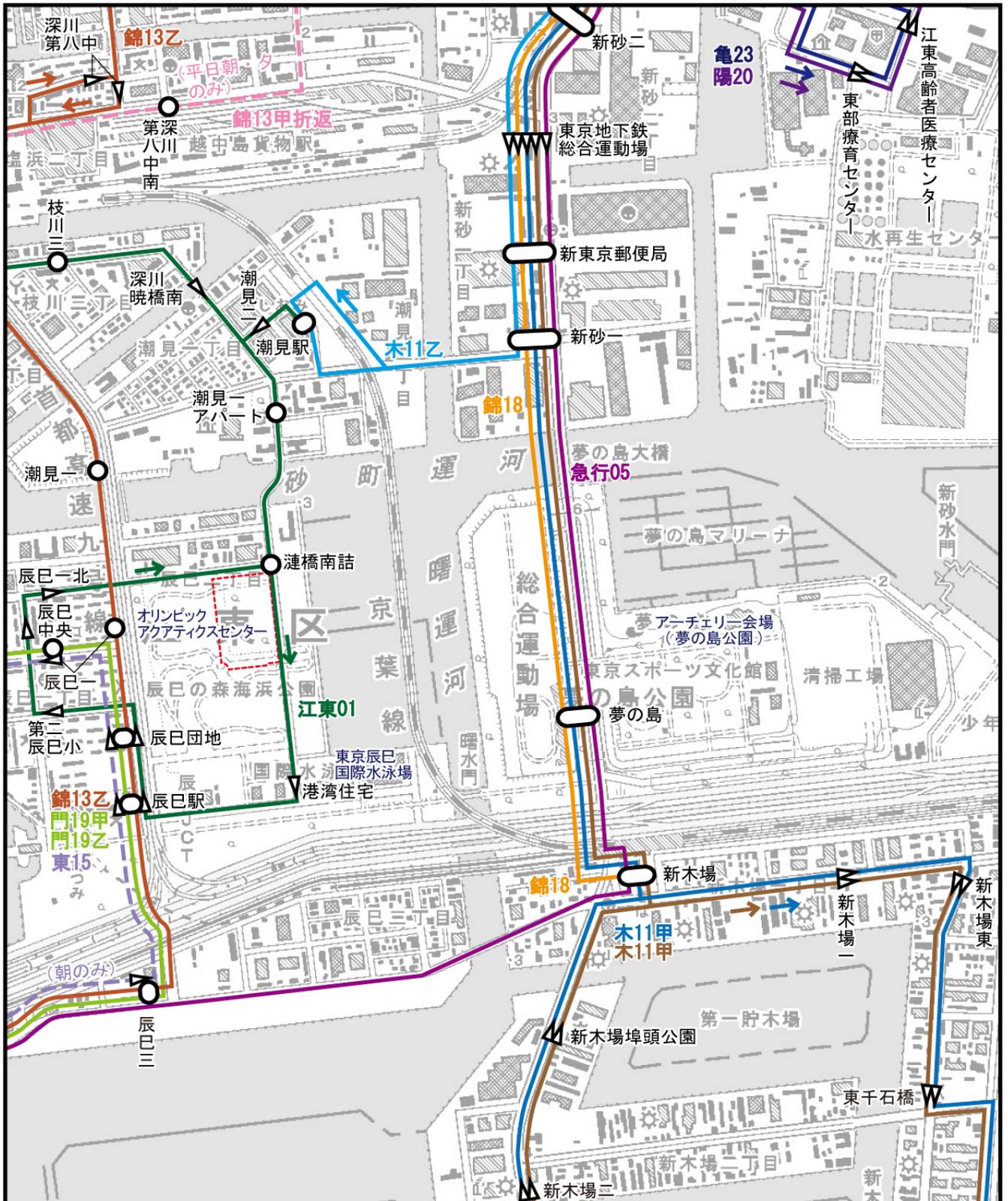
計画地周辺の主なバス路線網は、表 9.19-3 及び図 9.19-2 に示すとおりである。

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北東側約 10m の漣橋南詰バス停である。

表 9.19-3 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	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

出典:「みんくるガイド」(東京都交通局 平成27年4月)



凡例

計画地



バス停(都バス)

バス停
(表示方向のみ停車)

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 乙
- 陽20
- 亀23



Scale 1:15,000



図 9.19-2 バス路線網図

2) アクセス経路の状況

アクセス経路の状況は、「9.16 安全 9.16.1 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.372 参照) に示したとおりである。

計画地までの歩行者経路としては、辰巳駅からは、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線(三ツ目通り)より辰巳の森海浜公園内を経て、潮見駅からは、特別区道 江 445 号、江 400 号及び江 490 号を経て、新木場駅からは、一般国道 357 号(湾岸道路)、特別区道 江 457 号及び江 470 号を経て計画地へアクセスする経路等がある。

また、辰巳駅バス停及び辰巳団地バス停からは、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線(三ツ目通り)より辰巳の森海浜公園内を経て、辰巳一バス停からは、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線(三ツ目通り)より特別区道 江 470 号を経て、漣橋南詰バス停からは、特別区道 江 490 号を経て、新木場バス停からは、一般国道 357 号(湾岸道路)、特別区道 江 457 号及び江 470 号を経て、港湾住宅バス停からは特別区道 江 470 号を経てアクセスする経路等がある。いずれの経路も歩道が整備され、図 9.16-3 (p.373 参照) に示した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 9.19-4(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
辰巳駅～計画地	東京都市計画道路幹線街路環状三号線(三ツ目通り)	幅員 4m 程度の歩道が整備されている。公園内は車両が入りできない構造になっている。	歩道橋、マウンドアップ、植樹帯及びガードレールが設置されている。	約 15 分
潮見駅～計画地	特別区道 江 445 号 特別区道 江 400 号 特別区道 江 490 号	幅員 1～3m 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 10 分
新木場駅～計画地	一般国道 357 号(湾岸道路) 特別区道 江 457 号 特別区道 江 470 号	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 18 分

表 9.19-4(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
辰巳駅バス停 ～計画地	東京都都市計画道路幹線街路環状三号線 (三ツ目通り)	幅員 4m 程度の歩道が整備されている。 公園内は車両が進入できない構造になっている。	歩道橋、マウンドアップ、植樹帯及びガードレールが設置されている。	約 13 分
辰巳団地バス停 ～計画地	東京都都市計画道路幹線街路環状三号線 (三ツ目通り)	幅員 4m 程度の歩道が整備されている。 三ツ目通り西側歩道及び公園内は車両が進入できない構造になっている。	歩道橋、マウンドアップ、植樹帯及びガードレールが設置されている。	約 10 分
辰巳一バス停 ～計画地	東京都都市計画道路幹線街路環状三号線 (三ツ目通り) 特別区道 江 470 号	幅員 2～4m 程度の歩道が整備されている。 三ツ目通り西側歩道及び公園内は車両が進入できない構造になっている。	歩道橋、マウンドアップ、植樹帯及びガードレールが設置されている。	約 3 分
漣橋南詰バス停 ～計画地	特別区道 江 470 号	幅員 1m 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 1 分
港湾住宅バス停 ～計画地	特別区道 江 470 号	幅員 3m 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
新木場バス停 ～計画地	一般国道 357 号 (湾岸道路) 特別区道 江 457 号 特別区道 江 470 号	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 18 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 現況調査 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p.70 参照) に示したとおりである。

計画地周辺には、教育施設等として 13 施設 (幼稚園 3、小学校 3、中学校 3、高等学校 1、大学 3)、福祉施設として 22 施設 (保育園・児童施設 20、高齢者福祉施設・障害者福祉施設 2)、医療施設として 2 施設 (病院 2)、その他 1 施設の合計 38 施設が存在する。また、公園・緑地・児童遊園は 13 箇所存在する。また、計画地は、辰巳の森海浜公園内に位置する。

4) 規制等の状況

交通規制等の状況は、「9.18 交通渋滞 9.18.1 現況調査 (4) 調査結果 4) 規制等の状況」に示したとおりである。(p.414 参照)

辰巳駅からの計画地までの経路である東京都都市計画道路幹線街路環状第三号線 (三ツ目通り) は 6 車線であり、規制速度は 50km/h 潮見駅からの計画地までの経路である特別区道 江 490 号は 2 車線であり、法定速度は 60km/h、新木場駅からの経路である一般国道 357 号 (湾岸道路) は 8 車線であり、法定速度は 60km/h、特別区道 江 457 号及び江 470 号は 2 車線であり、法定速度は 60km/h である。

9.19.2 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

計画地は辰巳の森海浜公園内に位置し、辰巳の森海浜公園へのアクセス経路としては、辰巳駅からは、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）より辰巳の森海浜公園内を経て、潮見駅からは、特別区道 江 490 号を経て、新木場駅からは、一般国道 357 号（湾岸道路）、特別区道 江 457 号及び江 470 号を経て計画地へアクセスする経路等がある。

また、辰巳駅バス停及び辰巳団地バス停からは、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）より辰巳の森海浜公園内を経て、辰巳一バス停からは、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）より特別区道 江 470 号を経て、漣橋南詰バス停からは、特別区道 江 490 号を経て、新木場バス停からは、一般国道 357 号（湾岸道路）、特別区道 江 457 号及び江 470 号を経て、港湾住宅バス停からは特別区道 江 470 号を経てアクセスする経路等がある。

工事用車両の走行ルートは、図 7.2-7（p.32 参照）に示したとおりである。

辰巳駅、辰巳駅バス停及び辰巳団地バス停からの経路は、車両の走行ルートである東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）と重なるが、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）の歩道はマウントアップ形式、植樹帯及びガードレールにより歩道と車道が分離されている。また、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）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。

新木場駅及び港湾住宅バス停からの経路は、特別区道 江 470 号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、計画地南東側の辰巳の森公園前交差点で工事用車両の走行ルートを横切るが、辰巳の森公園前交差点には歩行者用の信号機及び横断歩道が設置されている。

辰巳一バス停からの経路は、車両の走行ルートである東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）及び特別区道 江 470 号と重なるが、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）の歩道はマウントアップ形式、植樹帯及びガードレールにより、特別区道 江 470 号の歩道は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、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）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。

潮見駅及び漣橋南詰バス停からの経路は、計画地北東側の漣橋南交差点で工事用車両の走行ルート横切るが、漣橋南交差点には歩行者用の信号機及び横断歩道が設置されている。

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ほか、安全走行を徹底する。また、工事の実施に当たり道路の通行規制が生じる場合には、適切な代替路を設定する等、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、公共交通機関からのアクセス経路が阻害されることはなく、辰巳の森海浜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の程度は小さいと予測する。

9.19.3 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、代替路を設定する等、交通整理員の配置等を計画する。
- ・ 工事用車両の走行に当たっては、安全走行を徹底する。
- ・ 工事中は、辰巳の森海浜公園へのアクセス経路を確保する。

(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。
- ・ 工事用車両が一時的に集中しないよう、同時期に行われる周辺事業との工事調整を行い、歩行者の通行に支障を与えないよう配慮する。
- ・ 上記のミティゲーションも含め、周辺地域における交通の円滑化及び交通安全の確保が図られるよう詳細な施工計画を作成する。

9.19.4 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

計画地周辺には、辰巳の森海浜公園が存在し、アクセス経路としては、辰巳駅からは、東京都市計画道路幹線街路環状第三号線（三ツ目通り）より辰巳の森海浜公園内を経て、潮見駅からは、特別区道 江 490 号を経て、新木場駅からは、一般国道 357 号（湾岸道路）、特別区道 江 457 号及び江 470 号を経て計画地へアクセスする経路等がある。

これらのアクセス経路は、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ほか、安全走行を徹底する。また、工事の実施に当たり道路の通行規制が生じる場合には、適切な代替路を設定する等、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、辰巳の森海浜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考えている。