9.17 公共交通へのアクセシビリティ

9.17.1 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 9.17-1 に示すとおりである。

表 9.17-1　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ス性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 28 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

計画地周辺の鉄道乗車人員の推移は、表 9.17-2 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 9.17-1 に示すとおりである。

最寄り駅は、有明駅、有明テニスの森駅（東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)）と、国際展示場駅（東京臨海高速鉄道(りんかい線)）がある。利用者数は、平成 26 年度の場合、有明駅が約 101 万人(日平均では 2,778 人)、有明テニスの森駅が約 54 万人(日平均では 1,485 人)国際展示場駅が約 1,216 万人(日平均では 33,307 人)となっている。

表 9.17-2 鉄道乗車人員の推移

(単位：千人)

項 目		乗車人員				
		平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)	有明駅	861	824	952	982	1,014
	有明テニスの森駅	496	523	551	519	542
東京臨海高速鉄道(りんかい線)	国際展示場駅	8,492	8,733	10,622	11,718	12,157

出典：「東京都統計年鑑」(平成 28 年 10 月 14 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

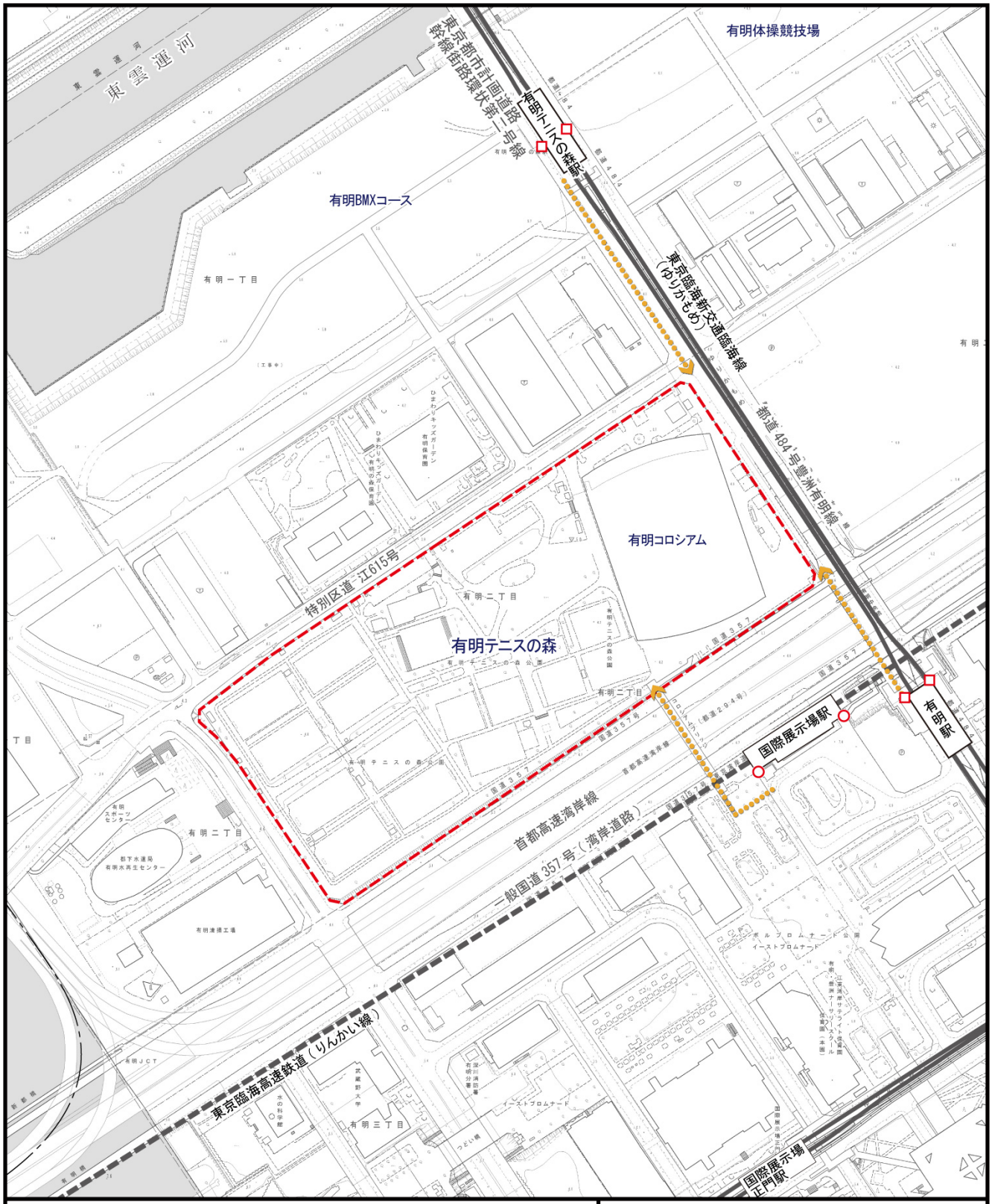

図 9.17-1　鉄道路線網図

イ．バス路線

計画地周辺の主なバス路線網は、表 9.17-3 及び図 9.17-2 に示すとおりである。

計画地周辺では、門前仲町を起点とし、都道 304 号日比谷豊洲埠頭東雲町線(晴海通り)を経由し、東京テレポート駅前に至る海 01 系統等が運行されており、最寄りのバス停は、計画地北側直近の有明コロシアムバス停、有明バス停、有明テニスの森バス停、有明一丁目バス停及び有明クリーンセンターバス停である。

表 9.17-3　計画地周辺のバス路線

系統	バス会社	起点	主な経由地	終点
豊洲 01	都営バス	豊洲駅前	IHI 前　キャナルコート （循環） 平日の朝・夕のみ運行	豊洲駅前
波 01	都営バス	東京テレポート駅前	テレコムセンター駅前	中央防波堤
都 05	都営バス	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
急行 05	都営バス	錦糸町駅前	新木場駅前 土曜・休日のみ運行	日本科学未来館
急行 06	都営バス	森下駅前	パレットタウン前 土曜・休日のみ運行	日本科学未来館
門 19 甲	都営バス	東京ビッグサイト 深川車庫前	豊洲駅前	門前仲町
門 19 乙	都営バス	深川車庫前	枝川	門前仲町
錦 13 乙	都営バス	錦糸町駅前	東陽三丁目	深川車庫前
海 01	都営バス	門前仲町	豊洲駅前	有明一丁目 東京テレポート駅前
東 15	都営バス	深川車庫前	東雲都橋	東京駅八重洲口
東 16	都営バス	東京駅八重洲口	月島駅前	深川車庫前 東京ビッグサイト

出典:「みんくるガイド」（平成 28 年 4 月　東京都交通局）

図 9.17-2　バス路線網図

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、「9.14 安全 9.14.1 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.328 参照) 及び表 9.17-4 に示すとおりであり、東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）有明テニスの森駅から都道 484 号豊洲有明線を利用する経路、東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）有明駅から都道 484 号豊洲有明線を利用する経路、東京臨海高速鉄道（りんかい線）国際展示場駅からコロシアムブリッジを利用する経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、表 9.17-4 に示すとおりであり、有明コロシアムバス停、有明バス停、有明テニスの森バス停、有明一丁目バス停及び有明クリーンセンターバス停から直接アクセスする経路がある。

有明テニスの森駅からの経路及び有明駅からの経路は歩道が整備され、マウントアップや横断防止柵が整備されている。また、国際展示場駅からの経路であるコロシアムブリッジは歩道橋であり、車道と分離されている。

表 9.17-4 主要なアクセス経路の状況

アクセス経路	道路・構造物名	歩道の状況	安全施設の状況	所要時間
有明テニスの森駅～計画地	都道 484 号豊洲有明線	幅員 2m 程度の歩道が整備されている。	マウントアップ、横断防止柵、植樹帯が設置されている。	約３分
有明駅～計画地	都道 484 号豊洲有明線	幅員 2m 程度の歩道が整備されている。	マウントアップ、横断防止柵が設置されている。	約２分
国際展示場駅～計画地	コロシアムブリッジ	幅員 8m 程度の歩道橋である。	歩行者専用の歩道橋である。	約３分
有明コロシアムバス停～計画地	特別区道　江 615 号	幅員 3m 程度の歩道が整備されている。	縁石、、横断防止柵が設置されている。	－
有明バス停～計画地	特別区道　江 615 号	幅員 3m 程度の歩道が整備されている。	縁石、横断防止柵が設置されている。	－
有明テニスの森バス停～計画地	特別区道　江 615 号	幅員 3m 程度の歩道が整備されている。	縁石、横断防止柵が設置されている。	－
有明一バス停～計画地	特別区道　江 615 号	幅員 3m 程度の歩道が整備されている。	縁石、横断防止柵が設置されている。	－
有明クリーンセンターバス停～計画地	特別区道　江 615 号	幅員 3m 程度の歩道が整備されている。	縁石、横断防止柵が設置されている。	－

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.66 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・興業施設、集合住宅、供給処理施設、倉庫・運輸関係施設等となっている。

計画地は、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であり、その周辺は、第一種住居地域や準工業地域、工業専用地域となっている。

また、計画地は、有明テニスの森公園に位置する。

4)　規制等の状況

規制等の状況は、「9.16 交通渋滞 9.16.1 現況調査 (4) 調査結果　4)規制等の状況」(p.375 参照) に示したとおりである。

計画地周辺の主な道路の車線数は４～６車線であり、規制速度又は法定速度は 50～60km/h となっている。

9.17.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、工事の実施及び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の状況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、東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）有明テニスの森駅から都道 484 号豊洲有明線を南下する経路、東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）有明駅から都道 484 号豊洲有明線を北上する経路、東京臨海高速鉄道（りんかい線）国際展示場駅からコロシアムブリッジを利用する経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、有明コロシアムバス停、有明バス停、有明テニスの森バス停、有明一丁目バス停及び有明クリーンセンター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 7.2-7（p.28 参照）に示したとおりである。

鉄道駅及びバス停から計画地までのアクセス経路は、都道 484 号豊洲有明線及び特別区道　江 615 号が工事用車両の走行ルートと重なるが、縁石や横断防止冊等により歩道と車道が分離されている。また、有明テニスの森駅からの経路では有明コロシアム東交差点にて工事用車両ルートを横断するがこの交差点には信号機及び横断歩道が設置されている。有明駅からの経路は工事用車両の走行ルートを横断するが一般国道 357 号（湾岸道路）及び首都高速湾岸線が掘割構造となっているため立体的な歩車道分離が行われている。国際展示場駅からの経路においても工事用車両の走行ルートを横断するが、歩道橋が整備されているため立体的な歩車道分離が行われている。

また、計画地内北西側に位置する練習用コートは、工事が始まっても一定期間は供用を続ける計画である。この練習用コートへのアクセス経路のうち、国際展示場駅から園内通路を利用する経路は、工事の実施に伴い使用できなくなるが、一般国道 357 号（湾岸道路）及び都道 484 号豊洲有明線にてアクセスが可能であり、これに伴いアクセスの所要時間は５分ほど増加する。なお、この経路は工事用車両の走行ルートと重なるが、マウントアップや横断防止冊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、工事の実施に当たっては、国際展示場駅から練習用コートへアクセスする経路の代

替路を設置するため、アクセスの所要時間は増加するもののその程度はわずかである。

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、工事の実施及び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。

9.17.3 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。

(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。

9.17.4 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、東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）有明テニスの森駅から都道 484 号豊洲有明線を南下する経路、東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）有明駅から都道 484 号豊洲有明線を北上する経路、東京臨海高速鉄道（りんかい線）国際展示場駅からコロシアムブリッジを利用する経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、有明コロシアムバス停、有明バス停、有明テニスの森バス停、有明一丁目バス停及び有明クリーンセンター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 7.2-7（p.28 参照）に示したとおりである。

鉄道駅及びバス停から計画地までのアクセス経路は、一部において工事用車両の走行ルートと重なるが、縁石や横断防止冊等により歩道と車道が分離されている。また、工事用車両の走行ルートを横断する箇所については信号機や横断歩道が整備されているほか、道路構造や歩道橋によって立体的に歩車道分離されている。

また、計画地内北西側に位置する練習用コートは、工事が始まっても一定期間は供用を続ける計画である。この練習用コートへのアクセス経路のうち、国際展示場駅から園内通路を利用する経路は、工事の実施に伴い使用できなくなるが、一般国道 357 号（湾岸道路）及び都道 484 号豊洲有明線にてアクセスが可能である。なお、この経路は工事用車両の走行ルートと重なるが、マウントアップや横断防止冊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、工事の実施に当たっては、国際展示場駅から練習用コートへアクセスする経路の代替路を設置するため、アクセスの所要時間は増加するもののその程度はわずかである。

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い。また、工事の実施に伴い、国際展示場駅から練習用コートへのアクセス経路は代替路を設置することから、計画地へのアクセスの所要時間に著しい変化は生じない。

以上のことから、工事の実施及び工事用車両の走行に伴うアクセス性の変化は小さく、評価の指標を満足するものと考える。