

9.12 公共交通へのアクセシビリティ

9.12.1 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 9.12-1 に示すとおりである。

表 9.12-1 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 29 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 9.12-2 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 9.12-1 に示すとおりである。

最寄り駅は、九段下駅（東京メトロ東西線・半蔵門線及び都営地下鉄新宿線）がある。利用者数は、平成 27 年度の場合、九段下駅で約 1,261 万人～1,899 万人（日平均では 34,540～52,033 人）となっている。

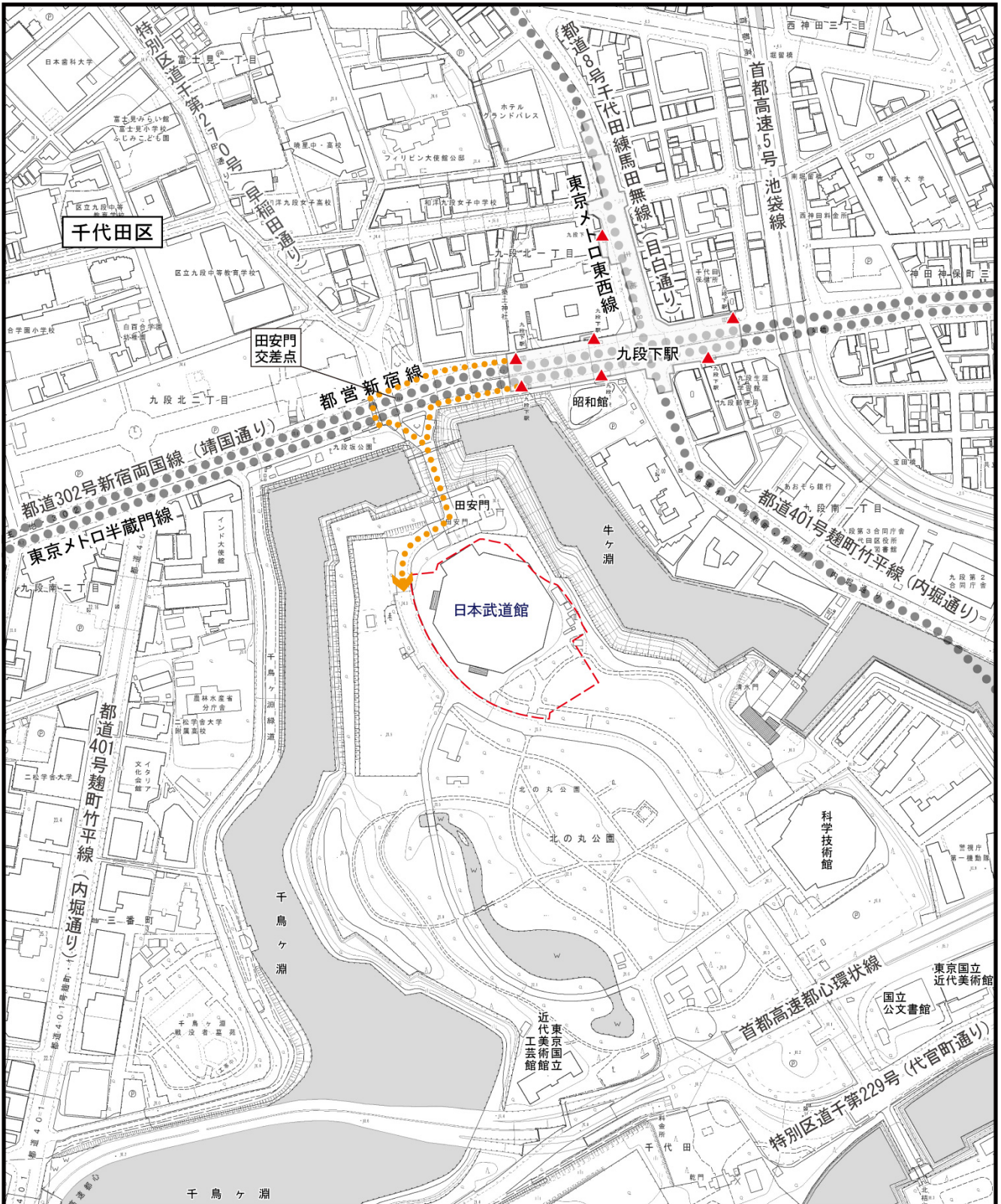
表 9.12-2 鉄道乗車人員の推移

(単位：千人)

項 目		乗車人員				
		平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
東京メトロ東西線	九段下駅	16,231	16,847	16,963	17,226	17,827
東京メトロ半蔵門線		9,364	9,748	11,044	11,910	12,607
都営地下鉄新宿線		15,042	15,469	17,068	18,056	18,992

出典：「東京都統計年鑑」（平成 29 年 10 月 5 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>



凡例

- 計画地
- ▲ 地下鉄出口
- 私鉄(地下鉄)
- ▶ 歩行者動線



Scale 1:5,000

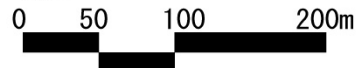


図 9.12-1 鉄道路線図

イ. バス路線

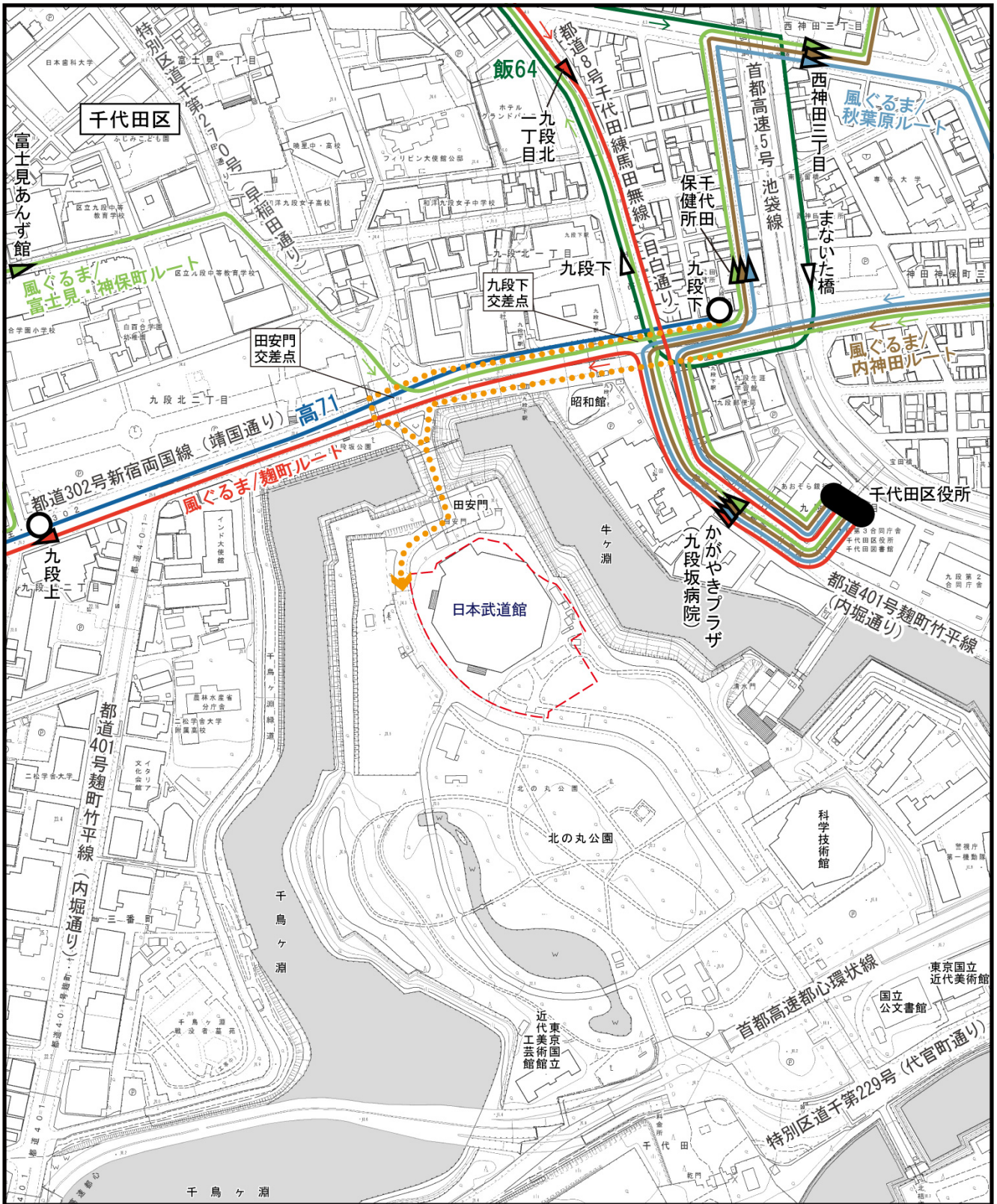
計画地周辺の主なバス路線網は、表 9.12-3 及び図 9.12-2 に示すとおりである。

計画地周辺では、高田馬場駅を起点とし、都道 302 号新宿両国線（靖国通り）を經由し、九段下に至る高 71 系統、小滝橋車庫前を起点とし、都道 8 号千代田練馬田無線（目白通り）を經由し、九段下に至る飯 64 系統が運行されており、最寄りのバス停は、計画地北側の九段下バス停である。

表 9.12-3 計画地周辺のバス路線

バス会社	系統	起点	主な経由地	終点	
都営バス	高 71	高田馬場駅前	市ヶ谷駅前	九段下	
都営バス	飯 64	小滝橋車庫前	高田馬場駅前	小滝橋車庫前	
コミュニティ バス	千代田区 風ぐるま	麴町ルート	千代田区役所	四谷駅	九段北一丁目
		秋葉原ルート	千代田区役所	御茶ノ水駅	九段下
		富士見・神保町 ルート	千代田区役所	飯田橋駅前	専修大学 法科大学院前
		内神田ルート	千代田区役所	駿河台下	九段下

出典：「みんくるガイド」（平成 29 年 4 月 東京都交通局）



凡例

計画地

歩行者動線

バス路線

高 71

飯 64

風ぐるま(コミュニティバス)

麴町ルート

秋葉原ルート

富士見・神保町ルート

内神田ルート

バス停

都バス

コミュニティバス

(表示方向のみ停車)



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 9.12-2 バス路線図

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、「9.10 安全 9.10.1 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.175 参照)及び表 9.12-4 に示すとおりであり、九段下駅から都道 302 号新宿両国線を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路、都道 302 号新宿両国線、田安門交差点に架かる歩道橋を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、表 9.12-4 に示すとおりであり、九段下バス停から都道 302 号新宿両国線を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路、都道 302 号新宿両国線、田安門交差点に架かる歩道橋を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路がある。

九段下駅からの経路は歩道が整備され、マウントアップ形式の歩道や横断防止柵が整備されている。田安門交差点において、特別区道千第 270 号(早稲田通り)を横断する箇所には、歩行者用信号及び横断歩道が整備されているほか、都道 302 号新宿両国線(靖国通り)を横断する箇所には歩道橋が整備されており、車道と分離されている。

九段下バス停からの経路にもマウントアップ形式の歩道や横断防止柵が整備されている。九段下交差点においては、都道 8 号千代田練馬田無線を横断する箇所及び都道 302 号新宿両国線(靖国通り)を横断する箇所に歩行者用信号及び横断歩道が整備されている。また、それ以降の経路については九段下駅からの経路と重複し、車道と分離されている。

また、田安門橋は歩行者専用の橋梁であり、北の丸公園の園路はマウントアップ形式の歩道が整備されている。

表 9.12-4 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
九段下駅 ～計画地	都道 302 号新宿両国線 北の丸公園園路	幅員 3～5m 程度の歩道が整備されている。	縁石、横断防止柵及びマウントアップ形式の歩道が整備されている。	約 2～4 分
九段下バス停 ～計画地	都道 302 号新宿両国線 北の丸公園園路	幅員 3～5m 程度の歩道が整備されている。	縁石、横断防止柵及びマウントアップ形式の歩道が整備されている。	約 5～7 分

3) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「9.1 土壌 (4) 調査結果 4) 土地利用の状況」(p.51 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、教育文化施設、公園、運動場等、道路となっている。計画地周辺には、千鳥ヶ淵などの皇居外苑を取り囲むお濠や昭和館、東京国立近代美術館、工芸館、国立公文書館、科学技術館などの文化施設が存在する。

4) 規制等の状況

計画地周辺の主な道路は、計画地北側の都道 302 号新宿両国線(靖国通り)である。車線数は 6 車線であり、法定速度は 60km/h となっている。また、工事用車両の走行ルートである首都高速都心環状線は、片側 2 車線で規制速度は 60km/h、特別区道千第 229 号(代官町通り)は、2～5 車線であり、規制速度は 40km/h となっている。

9.12.2 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シビリティ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、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、九段下駅から都道 302 号新宿両国線を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路、都道 302 号新宿両国線、田安門交差点に架かる歩道橋を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、九段下バス停から都道 302 号新宿両国線を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路、都道 302 号新宿両国線、田安門交差点に架かる歩道橋を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路がある。

工事用車両の走行ルートは、図 7.2-8 (p.25 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、工事用車両の走行ルートとは重ならない。また、工事用車両は、計画地が位置する北の丸公園の園路を占有することはないが、北の丸公園の車道を走行することが想定されることから、北の丸公園内の一般来園者の通行ルートと工事用車両の走行ルートが重複する区間については、道路保安用品による歩車分離等も含めた交通安全対策の実施や交通整理員の適切な配置を行う計画としている。

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シビリティの変化は小さいと予測する。

9.12.3 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。

9.12.4 評価

(1) 評価の指標

評価の指標は、アクセシビリティ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、九段下駅から都道 302 号新宿両国線を経て田安門橋を利用する経路、都道 302 号新宿両国線、田安門交差点に架かる歩道橋を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路がある。

バス停から計画地までの主なアクセス経路は、九段下バス停から都道 302 号新宿両国線を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路、都道 302 号新宿両国線、田安門交差点に架かる歩道橋を経て田安門橋及び北の丸公園の園路を通る経路がある。

工事用車両の走行ルートは、図 7.2-8 (p.25 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、工事用車両の走行ルートとは重ならない。また、工事用車両は、計画地が位置する北の丸公園の園路を占有することはないが、北の丸公園の車道を走行することが想定されることから、北の丸公園内の一般来園者の通行ルートと工事用車両の走行ルートが重複する区間については、道路保安用品による歩車分離等も含めた交通安全対策の実施や交通整理員の適切な配置を行う計画としている。

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、工事の実施及び工事用車両の走行に伴うアクセシビリティの変化は小さいことから、評価の指標を満足するものとする。