## 5-31 公共交通へのアクセシビリティ

#### 5-31-1 現況

## (1) 東京都の公共交通の整備状況

#### 1) 主要空港

8 km 圏内における輸送インフラについて、大会の主たる空港は、成田国際空港を予定している。成田国際空港は、全世界の主要な 99 都市と結ばれ、年間 3,000 万人が利用する日本の空の玄関口である。成田国際空港の離発着回数は、年間 21.4 万回に及び、世界最高水準の優れた航空管制システムにより、円滑かつ安全な航空輸送を実現している。

成田国際空港は、2009年10月に滑走路の1本が延長されて離発着量は10%増加したほか、施設整備により最速で2014年までに年間の離発着容量は30万回まで増加する計画となっている。成田国際空港の収容能力は現状の規模で十分に余裕があり、2020年東京大会の需要に十分に対応することができる。

また、日本国内における移動及び国内からの来訪者の主要な受入窓口としては、羽田空港を予定している。羽田空港は成田国際空港とともに、海外から来る人々の受入窓口となる。羽田空港は現在、日本における国内航空路のハブ空港として位置づけられており、2010年に4本目となる滑走路が完成し、現在、世界16都市と結ばれている。

空港と主要施設間の移動手段及び所要時間は、表 5-31-1 に示すとおりである。なお、 大会開催時における各空港からの自動車利用による所要時間は、オリンピック・レーンの 設定等により、さらに短縮することができる。

また、成田国際空港の鉄道アクセスについては、2010年に成田新高速鉄道が整備されたことにより、成田国際空港から都心までの最速で36分に短縮され、快適な移動が可能となっている。

表 0 01 1	从田田附工化、初		1) (2012	
空港名	目的地	輸送手段	km	所要分
成田国際空港	主要ホテル地区	鉄道等	78	70
	選手村	鉄道等	70	55
	IBC/MPC	鉄道等	66	55
	オリンピック スタジアム	鉄道等	81	75
羽田空港	主要ホテル地区	鉄道等	20	30
	選手村	鉄道等	16	20
	IBC/MPC	鉄道等	13	15
	オリンピック スタジアム	鉄道等	24	35

表 5-31-1 成田国際空港、羽田空港からの距離・平均所要時間(2012年現在)

#### 2) 道路網

東京は、総延長 1,575km (高速道路 270km、主要道路 1,305km) に及ぶ高密度な道路網を 有している。

ヘリテッジゾーンでは、1964年東京大会の際に整備された首都高速道路、青山通り(国

<sup>※:</sup>この表に記載された数値は、2012 年現在のものである。2020 年にはインフラの改良や輸送対策等により所要時間 が短縮される。

道 246 号線)、環状 7 号線等はオリンピック後に延長・改修がなされ、現在でも都内の主要な交通インフラとして利用されている。

東京ベイゾーンでは、平成19年度に晴海通りの延伸として有明南までの道路や、首都高速晴海線、東京港臨海道路が開通したほか、環状2号線の整備がなされている。

東京には、都営及び民間を合わせ 2,545 系統のバス路線網があり、その営業距離は 7,023km、1 日当たり 221 万人の人々を輸送している。また、東京には約 52,000 台のタクシーが存在し、24 時間の輸送サービスを提供している。

## 3) 鉄道網

東京は総延長1,052km、760駅の高密度な鉄道網を持ち、多くの競技会場が位置する都心部では、どこからでも駅へほぼ1.2km以内でアクセス可能である。また、鉄道は最短2分間隔で運転され、1日当たり2,570万人の輸送力を有している。

### 4) 水上バス

東京では、東京港内や隅田川に水上(海上)バスルートが設定されており、川や海の上から景観を楽しみながらアクセスできる交通手段となっている。

## (2) 各会場の公共交通へのアクセス性の現況

各会場のうち、既存の公共利用がなされている施設を有する会場についてのアクセス性の 現状を表 5-31-2(p5-31-3~5-31-6)および図 5-31-1(p5-31-7~5-31-19)に整理した。

東京都の交通インフラは、現状においても高速道路網、鉄道網が充実しており、すべての既存の会場において、公共交通機関(電車又はバス)によるアクセスが可能である。ヘリテッジゾーンはJR線、地下鉄大江戸線をはじめとする鉄道網が成熟し、各会場は既に公共的利用がなされており、最寄り駅からのアクセス経路も確保されている。

東京ベイゾーンは比較的新しい造成地であるが、新交通システム(ゆりかもめ)、東京臨海 高速鉄道りんかい線などの鉄道網が整備されており、最寄り駅からのアクセス経路も確保さ れている。最寄の駅もしくはバス停から会場までの所要時間はおおむね10分以内である。

# 表 5-31-2(1) 各会場の公共交通へのアクセス性

M	会 場		アクセス方法	
No.	会 場	鉄道	バス	その他の公共交通
1	オリンピックスタジアム (国立霞ヶ丘競技場)	·JR 線 中央·総武線 <b>「千駄ヶ谷」「信濃町」</b> ·東京外口 銀座線、半蔵門線 <b>「青山一丁目」</b> 、銀座線 <b>「外苑前」</b> ·都営地下鉄 都営大江戸線「国立競技場」 <b>「青山一丁目」</b>		
2	東京体育館	·JR 線中央·総武線 <b>「千駄ヶ谷」「信濃町」</b> ·東京사口 銀座線 <b>「外苑前」</b> 、銀座線、半蔵門線 <b>「青山一丁目」</b> ·都営地下鉄 大江戸線「国立競技場」 <b>「青山一丁目」</b>	<ul> <li>・都営バス</li> <li>早81 系統「千駄ヶ谷駅前」</li> <li>黒77 系統「千駄ヶ谷駅前」</li> <li>・ハチ公バス</li> <li>(神宮の杜ルート)「千駄ヶ谷駅」</li> </ul>	
3	国立代々木競技場	·JR 線 山手線 <b>「原宿」</b> ·東京外口 千代田線·副都心線 <b>「明治神宮前」、</b> 千代田線 <b>「代々木公園」</b> ·小田急電鉄 小田原線 <b>「代々木八幡駅」</b>		
4	日本武道館	·東京外口 東西線·半蔵門線「九段下」、東西線「竹橋」 ·都営地下鉄 都営新宿線「九段下」		
5	皇居外苑	·JR 線 山手線·京浜東北線等「東京」、山手線·京浜東北線「有楽町」 ·東京사口 丸ノ内線、東西線、千代田線、半蔵門線 <b>「大手町」</b> 千代田線 <b>「二重橋前」</b> 、日比谷線、千代田線「日比谷」 有楽町線「有楽町」「桜田門」 ·都営地下鉄 都営三田線「日比谷」、「 <b>大手町」</b>		
6	東京国際フォーラム	·JR 線 山手線·京浜東北線等 <b>「東京」</b> 、山手線·京浜東北線 <b>「有楽町」</b> ·東京外口 丸ノ内線、東西線、千代田線、半蔵門線 <b>「大手町」</b> 千代田線「二重橋前」、日比谷線、千代田線「日比谷」 有楽町線 <b>「有楽町」</b> ·都営地下鉄 都営三田線「日比谷」、 <b>「大手町」</b>		

- ※ 会場No.は、表 1-3-37 (p1-85~1-86) に示す会場No.を表す。
- ※ 太字は、開催中における徒歩でのアクセスルートにおける最寄の公共交通機関を表す。

# 表 5-31-2(2) 各会場の公共交通へのアクセス性

No.	会場		アクセス方法	
IVO.	云 笏	鉄道	バス	その他の公共交通
7	国技館	<ul> <li>·JR 線</li> <li>総武線「両国」</li> <li>・都営地下鉄</li> <li>都営大江戸線「両国」</li> </ul>		・東京都公園協会水上バス「両国」
8 ~ 11	有明アリーナ 有明 BMX コース 有明ベロドローム 有明体操競技場	<ul><li>・東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)</li><li>「市場前」、「有明テニスの森」、「有明」</li><li>・東京臨海高速鉄道りんかい線</li><li>「国際展示場」、「東雲」</li></ul>		
12	有明テニスの森	<ul><li>・東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ) 「有明」</li><li>・東京臨海高速鉄道りんかい線 「国際展示場」</li></ul>	・都営バス 海 01 系統「有明テニスの森」	
13	お台場海浜公園	・東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ) 「台場」、「お台場海浜公園」 ・東京臨海高速鉄道りんかい線 「東京テレポート」	・都営バス 虹 01 系統「お台場海浜公園駅前」 海 01 系統「お台場海浜公園駅前」「台場駅前」	・東京都観光汽船 海上バス 「お台場海浜公園」
14	潮風公園	・東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ) 「船の科学館」、「台場」、「お台場海浜公園」 ・東京臨海高速鉄道りんかい線 「東京テレポート」	<ul><li>・都営バス 虹 01 系統「台場」</li><li>・京浜急行バス 井 30 系統「台場」</li></ul>	<ul><li>・東京都公園協会水上バス 「お台場海浜公園」</li><li>・東京都観光汽船 海上バス 「日の出桟橋」から「船の科学館」</li></ul>
15·16 IBC/ MPC	東京ビッグサイト・ホールA、B	<ul><li>・東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)</li><li>「国際展示場正門」、「有明」</li><li>・東京臨海高速鉄道りんかい線</li><li>「国際展示場」</li></ul>	<ul><li>・都営バス</li><li>東 16 系統「東京ビッグサイト」</li><li>海 01 系統「東京ビッグサイト」</li><li>虹 01 系統「東京ビッグサイト」</li></ul>	・東京都観光汽船 海上バス 「東京ビッグサイト」
17	大井ホッケー競技場	<ul><li>・東京モノレール羽田空港線</li><li>「大井競馬場前」</li></ul>	<ul> <li>・都営バス 品 91 系統「八潮南」 井 92 系統「八潮南」</li> <li>・京浜急行バス 森 22 系統「中央公園」</li> </ul>	

<sup>※</sup> 会場No.は、表 1-3-37 (p1-85~1-86) に示す会場No.を表す。

<sup>※</sup> 太字は、開催中における徒歩でのアクセスルートにおける最寄の公共交通機関を表す。

# 表 5-31-2(3) 各会場の公共交通へのアクセス性

NT.	V 111		アクセス方法	
No.	会 場	鉄道	バス	その他の公共交通
18	海の森クロスカントリーコース			
19	海の森水上競技場		(開催中はバスによる輸送を計画)	
20	海の森マウンテンバイクコース			
21	若洲オリンピックマリーナ	・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 「新木場」下車、都バス乗り換え	・都営バス 木 11 甲系統「若洲キャンプ場前」	
22	葛西臨海公園	•JR 線 京葉·武蔵野線 <b>「葛西臨海公園」</b>	<ul> <li>・都営バス 西葛 21 系統、葛西 20 乙系統、葛西 26 系統、臨海 28 甲系統「葛西臨海公園」</li> <li>・京成バス 環 07、08 系統「葛西臨海公園」</li> </ul>	<ul><li>・東京都公園協会水上バス 「葛西臨海公園」</li></ul>
23 · 24	夢の島ユース・プラザ・アリーナA、B	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 「新木場」	・都営バス 木 11 甲系統「夢の島」 錦 18 系統「夢の島」 急行 05 系統(土・休日のみ運行)「夢の島」	
25	夢の島公園	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 「新木場」	・都営バス 木 11 甲系統「夢の島」 錦 18 系統「夢の島」 急行 05 系統(土・休日のみ運行)「夢の島」	
26	夢の島競技場	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 「新木場」	・都営バス 木 11 甲系統「夢の島」 錦 18 系統「夢の島」 急行 05 系統(土・休日のみ運行)「夢の島」	
		・JR 線 京葉線 <b>「潮見」</b> 、「新木場」		
27 · 28	オリンピックアクアティクスセンター ウォーターポロアリーナ	<ul><li>・東京外ロ 有楽町線「辰巳」、「新木場」</li><li>・東京臨海高速鉄道りんかい線「新木場」</li></ul>	・都営バス 錦 13 系統「辰巳団地」 門 19 系統「辰巳団地」	
29· 30	武蔵野の森総合スポーツ施設東京スタジアム	京王電鉄京王線 <b>「飛田給」</b> 西武鉄道多摩川線「多磨」	・京王バス 調 33 系統、飛 01 系統「味の素スタジアム南」「味の素スタジアム入口」 武 91 系統、境 91 系統「萩の原住宅」「浄水場」 イベント時は臨時直行バスを運行	

<sup>※</sup> 会場No.は、表 1-3-37 (p1-85~1-86) に示す会場No.を表す。

<sup>※</sup> 太字は、開催中における徒歩でのアクセスルートにおける最寄の公共交通機関を表す。

# 表 5-31-2(4) 各会場の公共交通へのアクセス性

M	会場	アクセス方法							
No.	云 場	鉄道	バス	その他の公共交通					
31	武蔵野の森公園	西武鉄道多摩川線「 <b>多磨」</b>	小田急バス 「野水1丁目」						
32	陸上自衛隊朝霞訓練場	東武鉄道東上本線、 東京外口有楽町線、副都心線「和光市」、「朝霞」							
33	霞ヶ関カンツリー倶楽部	JR川越線 <b>「笠幡」</b>							
34	札幌ドーム	札幌市営地下鉄東豊線 <b>「福住駅」</b>	新千歳空港連絡バス「札幌ドーム」 ・臨時シャトルバス 乗車場所 新札幌バスターミナル「のりば 7」 JR「白石駅」 地下鉄東西線「南郷 18 丁目駅」 地下鉄南北線「平岸駅」「真駒内駅」						
35	宮城スタジアム		・宮城交通バス「菅谷台経由」もしくは「青葉台経由」にて「菅谷台3丁目」						
36	埼玉スタジアム 2002	埼玉高速鉄道 <b>「浦和美園」</b>	<ul> <li>・臨時シャトルバス</li> <li>乗車場所</li> <li>JR「浦和駅」</li> <li>JR「東浦和駅」</li> <li>東武線「北越谷駅」</li> <li>SR(埼玉高速鉄道)「浦和美園駅」</li> </ul>						
37	横浜国際総合競技場	・JR 線 横浜線「 <b>小机駅」</b> 、横浜線、東海道新幹線「 <b>新横浜駅」</b> ・横浜市営地下鉄ブルーライン「 <b>新横浜駅」</b>	・横浜市営バス 300 系統「日産スタジアム前」 ・東急バス 72 系統「日産スタジアム前」 直行便						
OV	選手村(晴海)	・都営地下鉄 都営大江戸線 <b>「勝どき」</b>							

<sup>※</sup> 会場No.は、表 1-3-37 (p1-85~1-86) に示す会場No.を表す。

<sup>※</sup> 太字は、開催中における徒歩でのアクセスルートにおける最寄の公共交通機関を表す。

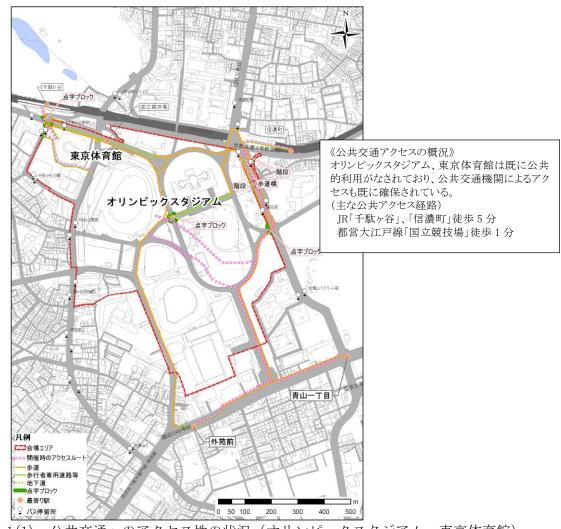


図 5-31-1(1) 公共交通へのアクセス性の状況 (オリンピックスタジアム、東京体育館)



図 5-31-1(2) 公共交通へのアクセス性の状況(国立代々木競技場)

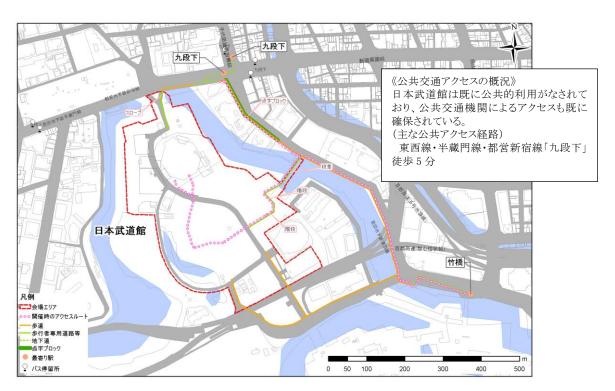


図 5-31-1(3) 公共交通へのアクセス性の状況 (日本武道館)

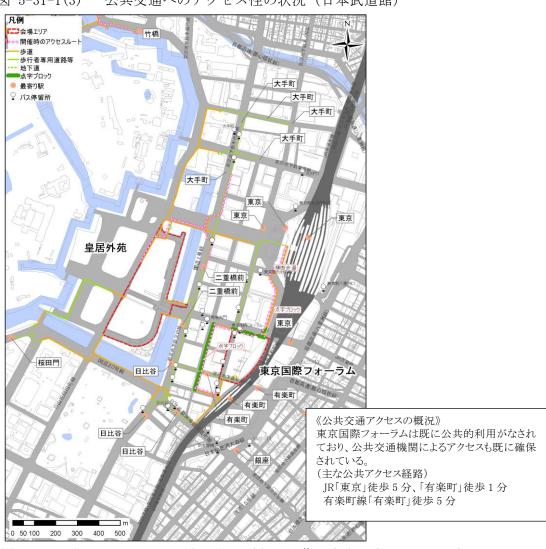


図 5-31-1(4) 公共交通へのアクセス性の状況(皇居外苑、東京国際フォーラム)



図 5-31-1(5) 公共交通へのアクセス性の状況(国技館)

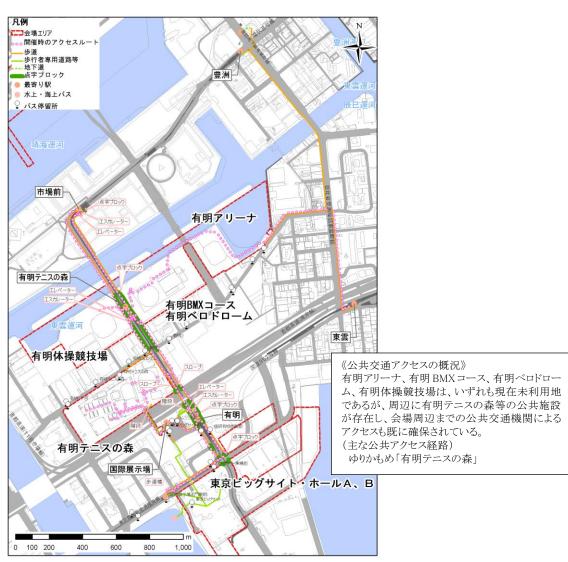


図 5-31-1(6) 公共交通へのアクセス性の状況 (有明アリーナ、有明BMXコース、有明ベロドローム、有明体操競技場)



図 5-31-1(7) 公共交通へのアクセス性の状況 (お台場海浜公園)



図 5-31-1(8) 公共交通へのアクセス性の状況 (潮風公園)



図 5-31-1(9) 公共交通へのアクセス性の状況 (有明テニスの森、東京ビッグサイト・ホールA、B、IBC/MPC)

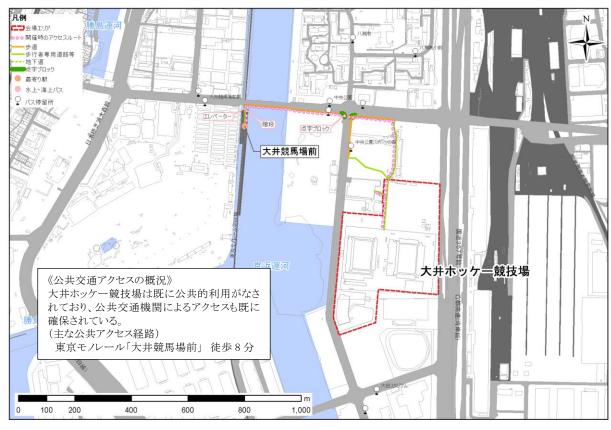


図 5-31-1(10) 公共交通へのアクセス性の状況 (大井ホッケー競技場)



図 5-31-1(11) 公共交通へのアクセス性の状況 (海の森クロスカントリーコース、海の森水上競技場、海の森マウンテンバイクコース)



図 5-31-1(12) 公共交通へのアクセス性の状況 (若洲オリンピックマリーナ)



図 5-31-1(13) 公共交通へのアクセス性の状況(葛西臨海公園)

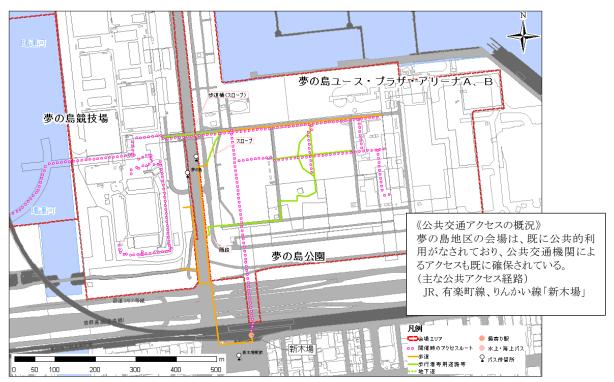


図 5-31-1(14) 公共交通へのアクセス性の状況

(夢の島ユース・プラザ・アリーナA、B、夢の島公園、夢の島競技場)



図 5-31-1(15) 公共交通へのアクセス性の状況 (オリンピックアクアティクスセンター、ウォーターポロアリーナ)

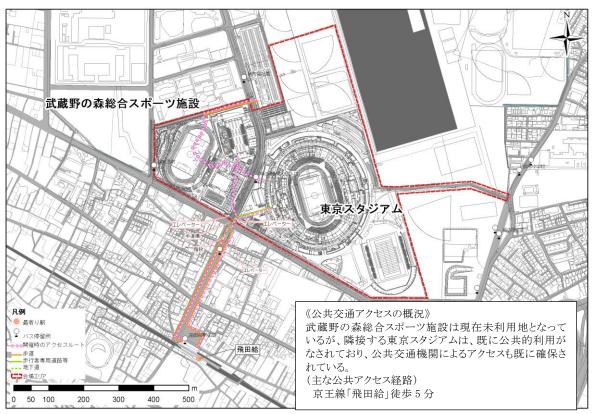


図 5-31-1(16) 公共交通へのアクセス性の状況 (武蔵野の森総合スポーツ施設、東京スタジアム)

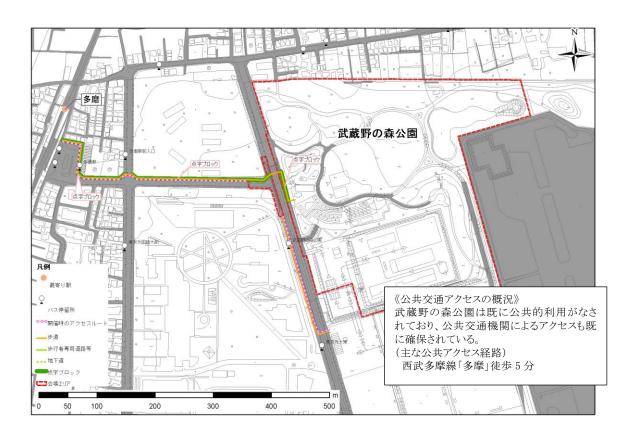


図 5-31-1(17) 公共交通へのアクセス性の状況(武蔵野の森公園)



図 5-31-1(18) 公共交通へのアクセス性の状況 (霞ヶ丘CC)



図 5-31-1(19) 公共交通へのアクセス性の状況 (陸上自衛隊朝霞訓練場)

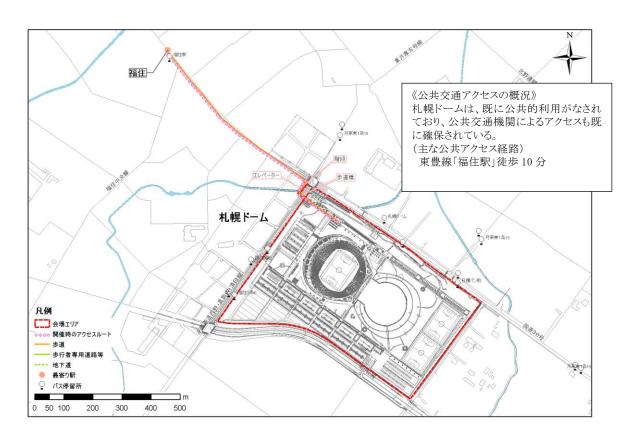


図 5-31-1(20) 公共交通へのアクセス性の状況(札幌ドーム)

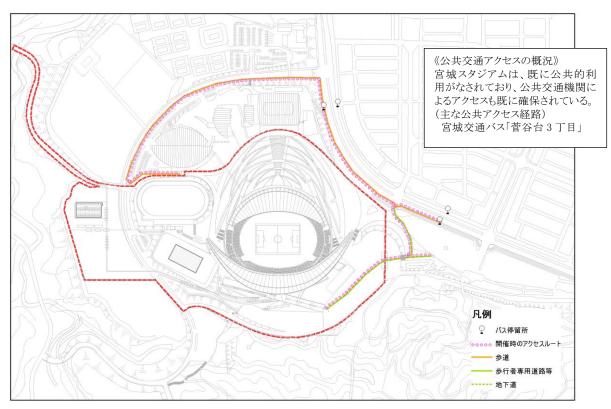


図 5-31-1(21) 公共交通へのアクセス性の状況 (宮城スタジアム)

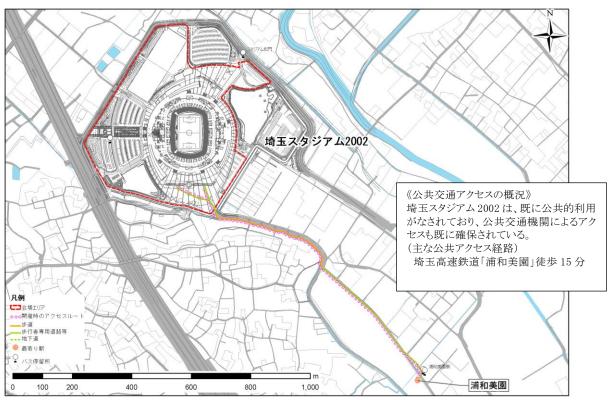


図 5-31-1(22) 公共交通へのアクセス性の状況 (埼玉スタジアム 2002)

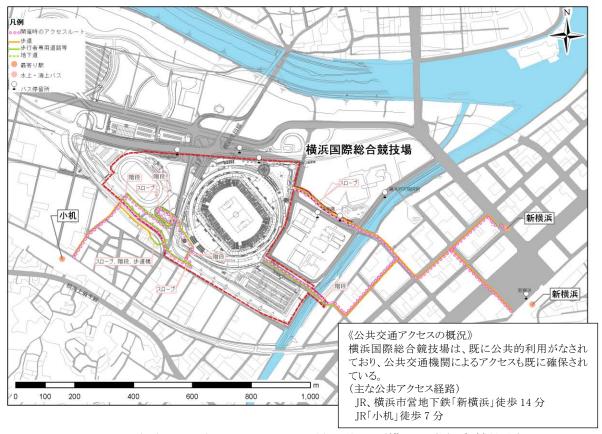


図 5-31-1(23) 公共交通へのアクセス性の状況 (横浜国際総合競技場)

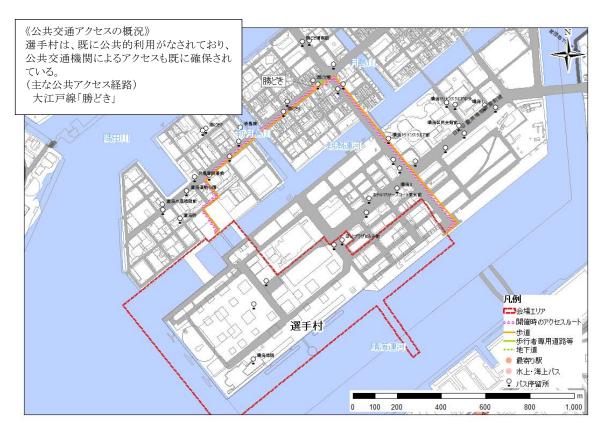


図 5-31-1(24) 公共交通へのアクセス性の状況 (選手村)

### 5-31-2 予測評価 (会場別)

## (1) 評価の指標及び目安

会場別の検討における評価の指標及び目安は、表 5-31-3 に示すとおりである。

評価の指標	評価の基準	評価の目安									
計画の担保	計画の玄中	<b>-</b> 2	<b>-</b> 1	0	+ 1	+ 2					
アクセス性	現在の会場 までのアク セス性	-	アクセス性 の低下	現況と変わらない	アクセス性 の向上あり	-					

表 5-31-3 評価の指標及び目安

## (2) 予測評価の方法

開催中(施設の存在による影響)、開催後(後利用による影響)における、各会場のアクセス性の向上策によるアクセス性への影響について、予測評価を行った。

なお、会場別の評価では各会場における公共交通機関からの経路についての影響を検討し、全体計画については「予測評価(全体計画)」(p5-31-29)にて全会場に共通する交通アクセスへの影響を検討した。

予測評価の時期		予測評価の方法
開催中	施設の存在による 影響	それぞれの会場について、現況のアクセス性の状況と 2020 年東京大会の整備計画をもとに、開催中のアクセス性の向上策の有無について定性的な予測評価を行った。
開催後	後利用による影響	それぞれの会場について、現況のアクセス性の状況と 2020 年東京大会後の後利用の計画をもとに、開催後のアクセス性の向上策の有無について定性的な予測評価を行った。

表 5-31-4 予測評価方法(会場別)

## (3) 予測評価の結果

## 1) 開催中(施設の存在による影響)

## ① 一次評価

各会場の公共交通機関の駅・停留所等からのアクセス経路は表 5-31-2 (p5-31-3 ~ 5-31-6) および図 5-31-1 (p5-31-7 ~ 5-31-19) に示すとおりである。

既に公共的な利用がなされている会場のほとんどは、最寄駅から徒歩 10 分圏内であり、 公共交通からのアクセス経路が既に確保されている。

新設恒久会場について、オリンピックスタジアム(国立霞ヶ丘競技場)、大井ホッケー場、 若洲オリンピックマリーナ、葛西臨海公園、夢の島ユース・プラザ・アリーナA、B、夢 の島公園、オリンピックアクアティクスセンター、ウォーターポロアリーナについては、 現在、既に公共的な利用がなされている場所に施設が設置される会場である。

メインスタジアムとなるオリンピックスタジアムについては、開会式や閉会式において 観客の集中が想定されるが、現在の霞ヶ丘競技場においてサッカーやラグビー等のスポー ツや、コンサート等、数万人規模の集客があるイベントについて毎年数多くの実績を有している。また、その他の既設会場においても、スポーツやコンサート等のイベントによる 集客実績を有している。

これらの会場では公共交通機関の駅・バス停留場等からのアクセス経路が既に確立していることや、大規模な集客イベントの実績が豊富にあることから、アクセス性に問題ないと考えられるため、一次評価を「0」とした。

また、武蔵野の森総合スポーツ施設、選手村については、鉄道駅等が会場付近に存在することから、公共交通へのアクセス性に問題ないと考えられるため、一次評価を「0」とした。

仮設会場のうち、皇居外苑、お台場海浜公園、潮風公園、武蔵野の森公園については、現在、既に公共的な利用がなされており、これらの会場では公共交通機関の駅・停留場等からのアクセス経路が既に確立していることから、アクセス性に問題ないと考えられるため、一次評価を「0」とした。

有明アリーナ、有明BMXコース、有明ベロドローム、有明体操競技場の4会場については、現在未利用地であり公共的な利用がなされていないが、既に東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)の「市場前」、「有明テニスの森」、「国際展示場」駅や東京臨海高速鉄道(りんかい線)の「国際展示場」、「東雲」駅等の公共交通機関からのアクセス経路が確立している。

また、有明アリーナ、有明BMXコース、有明ベロドローム、有明体操競技場については、それぞれ15,000人、5,000人、5,000人、12,000人の観客席の設置を計画しているが、近接している有明コロシアムで大規模スポーツイベントやコンサート等での豊富な実績があり、大人数の集中時においても複数の公共交通機関からのアクセス経路が既に確立していると考えられることから、アクセス性に問題ないと考えられるため、これらの施設について一次評価を「0」とした。

夢の島ユース・プラザ・アリーナA、B、夢の島公園、夢の島競技場については、それぞれ7,000人、18,000人、7,000人、14,000人の観客席の設置を計画している。これらの会場については、最寄の鉄軌道駅が新木場駅のみであり、大人数が新木場駅に集中することにより各会場と新木場駅のアクセス性が低下する可能性があることから、これらの会場についての一次評価を[-1]とした。

海の森クロスカントリーコース、海の森水上競技場、海の森マウンテンバイクコース、 陸上自衛隊朝霞訓練場については、現状において公共的な利用がなされていない。

これらの会場については、開催中は公共交通機関のアクセス性は向上しないが、主要鉄道駅と競技会場を結び高頻度で運行する急行シャトルバス等によるアクセスが確保される計画であることから、一次評価を「0」とした。

その他の既存会場については、現在、既に公共的な利用がなされている会場である。これらの会場では公共交通機関の駅・バス停留場等からのアクセス経路が既に確立しており、アクセス性に問題ないと考えられるため、一次評価を「0」とした。

## ② ミティゲーション

会場におけるアクセス性向上のミティゲーションは、表 5-31-5 (p5-31-22) に示すとおりである。また、東京ベイゾーンやオリンピックスタジアムパーク周辺など大会輸送需要が特に集中するエリアや、ライブサイトなど深夜や早朝に輸送需要が発生するエリアにおいては、観客と大会スタッフ双方の輸送需要を踏まえ、鉄道など公共交通機関の運行本数の増強や24時間運転、臨時のシャトルバスの運行などを行う。

表 5-31-5 公共交通へのアクセス性に関するミティゲーションの内容(会場別)

会場No.	会場名称	ミティゲーションの内容
1	オリンピックスタジアム	・千駄ヶ谷駅方面からの来場者用の歩行者デッキの設置
	(国立霞ヶ丘競技場)	(図 5-31-2 (p5-31-23))
3	国立代々木競技場	・原宿駅、明治神宮前駅からの来場者用の歩行者デッキの設置
		(図 5-31-3(p5-31-23))
8~11	有明アリーナ、有明BMXコー	・来場者用の歩行者通路の設置によるアクセス性の改善
	ス、有明ベロドローム、有明体	
	操競技場	
9	有明テニスの森	・国際展示場駅方面からの歩行者デッキの延伸
		(図 5-31-4 (p5-31-24))
23•24	夢の島ユース・プラザ・アリー	・新木場方面からの来場者用歩行者デッキの設置
	ナA、B	(図 5-31-5 (p5-31-24))
25	夢の島公園	・新木場方面からの来場者用歩行者デッキの設置
		(図 5-31-5 (p5-31-24))
26	夢の島競技場	・JR 新木場駅方面、東京辰巳国際水泳場からの来場者用の歩行者デッ
		キの設置 (図 5-31-5 (p5-31-24))
27•28	オリンピックアクアティクスセン	・JR 新木場駅方面からの来場者用の歩行者デッキの設置
	ター、ウォーターポロアリーナ	(図 5-31-5 (p5-31-24))
OV	選手村	・既存鉄軌道駅の改良によるアクセス性の改善

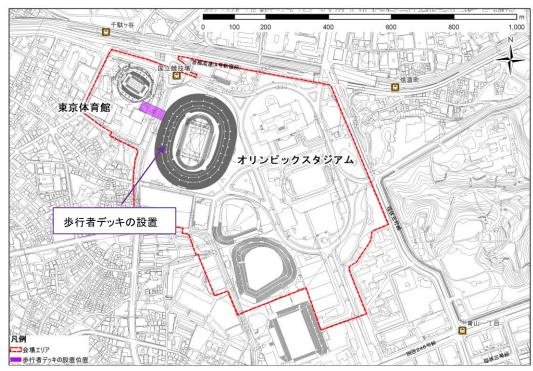


図 5-31-2 オリンピックスタジアム (国立霞ヶ丘競技場) における新たな歩行者デッキの整備位置

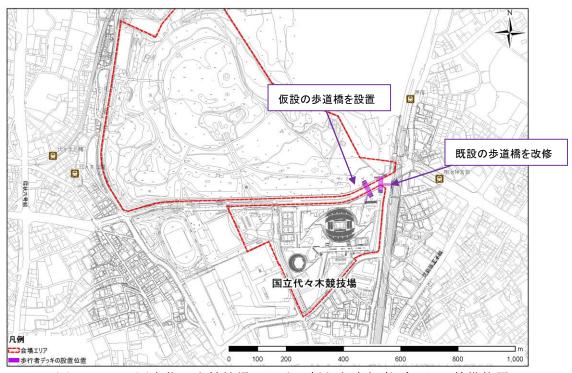


図 5-31-3 国立代々木競技場における新たな歩行者デッキの整備位置

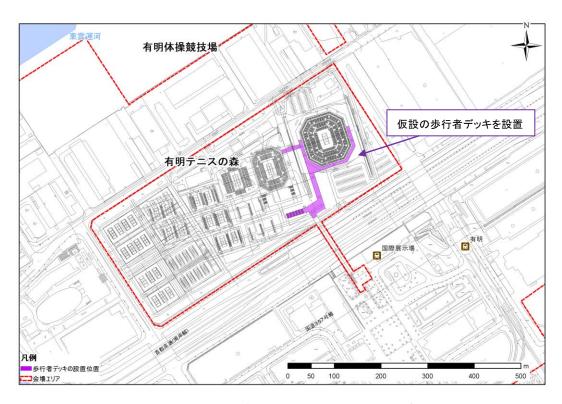


図 5-31-4 有明テニスの森における新たな歩行者デッキの整備位置

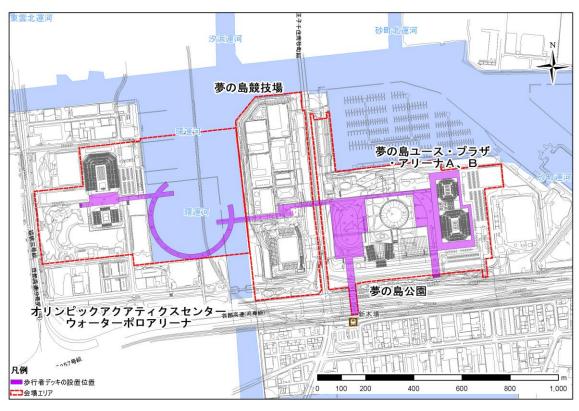


図 5-31-5 オリンピックアクアティクスセンター、ウォーターポロアリーナ、夢の島競技場、夢の島公園、夢の島ユース・プラザ・アリーナA、Bにおける新たな歩行者デッキの整備位置

#### ③ 二次評価

表 5-31-5 (p5-31-22) に示すミティゲーションにより、オリンピックスタジアム (国立 霞ヶ丘競技場)、国立代々木競技場、有明アリーナ、有明BMXコース、有明ベロドローム、 有明体操競技場、有明テニスの森、オリンピックアクアティクスセンター、ウォーターポロアリーナ、選手村についてアクセス性が向上すると予測される。

また、夢の島ユース・プラザ・アリーナA、B、夢の島公園、夢の島競技場についても、 来場者用歩行者デッキの設置により、新木場駅への集中によるアクセス性の低下が解消され、各会場へのアクセス性が向上すると予測される。

したがって、これらの会場についての評価結果は「+1」とした。

その他の会場については、公共交通からのアクセス性は現況と変わらないため、評価結果は「0」とした。

なお、各会場への自動車交通のアクセス集中に伴う交通渋滞によるアクセス性の低下については、「5-30 交通渋滞」(p5-30-1~) で述べているところであり、交通渋滞に関するミティゲーション (表 5-30-5 (p5-30-14~) により、各会場周辺の渋滞の解消が図られると考えられる。

### 2) 開催後(後利用による影響)

#### ① 一次評価

新たに公共交通へのアクセス性を向上させる対策は計画しておらず、後利用において会場までのアクセス性が向上することはないと考えられる。また、開催後においても需要に応じたバス等の運行により、海の森へのアクセス経路は確保される。これらのことから、各会場の評価結果は、「0」とした。

なお、仮設会場のうち、有明BMXコース、有明ベロドローム、有明体操競技場、海の森マウンテンバイクコース、陸上自衛隊朝霞訓練場は、後利用時において公共的な利用が想定されないことから、評価の対象外とした。

## ② ミティゲーション

選手村については、既設駅の改良による駅へのアクセス性が開催後においても継続する と想定した。

また、オリンピックスタジアム (国立霞ヶ丘競技場)、国立代々木競技場、有明アリーナ、夢の島ユース・プラザ・アリーナA、B、夢の島公園、夢の島競技場、オリンピックアクアティクスセンター、ウォーターポロアリーナでは、表 5-31-5 (p5-31-22) に示すように2020 年大会の開催までに整備された歩行者デッキ等により、開催後についてもアクセス性の向上が継続される。

## ③ 二次評価

ミティゲーションにより、オリンピックスタジアム(国立霞ヶ丘競技場)、国立代々木競技場、有明アリーナ、夢の島ユース・プラザ・アリーナA、B、夢の島公園、夢の島競技場、オリンピックアクアティクスセンター、ウォーターポロアリーナ及び選手村のアクセス性が向上すると予測する。

したがって、これらの会場についての評価結果は、「+1」とした。

また、有明テニスの森については、仮設施設の撤去により、後利用時のアクセス性は現 況と同等になると想定されることから、評価は「0」とした。

仮設会場のうち有明BMXコース、有明ベロドローム、有明体操競技場、海の森マウン テンバイクコース、陸上自衛隊朝霞訓練場は、後利用時において公共的な利用が想定され ないことから、評価の対象外とした。

その他の会場は、アクセス性について現状と同程度であると想定されることから、「0」 とした。

## (4) 評価結果の総括

各会場に対する公共交通へのアクセス性の評価結果は表 5-31-6 (p5-31-28) に示すとおりである。

各競技会場への公共交通からのアクセス性について、現況のアクセス性の状況と 2020 年東京大会の整備計画をもとに、開催中のアクセス性の向上策の有無について定性的な予 測評価を行った。

各会場へのアクセス性について、東京都の交通インフラは、現状においても高速道路網、 鉄道網等の交通機関が充実しており、すべての会場において、公共交通機関(電車又はバス)によるアクセスが可能となる。

また、2020 年東京大会の開催に伴い、国立代々木競技場や夢の島地区の会場等には歩行者デッキ等の恒久的なミティゲーションがなされることにより、公共交通施設からのアクセス性が向上すると考えられる。恒久的な歩行者デッキ等の整備される会場については開催後もアクセス性の向上が継続される。

表 5-31-6 会場別の公共交通へのアクセス性の評価結果総括表

会場		評価点(一次)								評価点(二次)			
			開催前 開				崔後	開催前		開催中		開催後	
No.	名称	工事影響	招致等 の影響	存在 影響	競技の 影響	工事影響	後利用 の影響	工事影響	招致等 の影響	存在 影響	競技の 影響	工事影響	後利用 の影響
1	オリンピックスタジアム(国立霞ヶ丘競技場)			0			0			+1			+1
2	東京体育館			0			0			0			0
3	国立代々木競技場			0			0			+1			+1
4	日本武道館			0			0			0			0
5	皇居外苑			0			0			0			0
6	東京国際フォーラム			0			0			0			0
7	国技館			0			0			0			0
8	有明アリーナ			0			0			+1			+1
9	有明BMXコース			0			-			+1			-
10	有明ベロドローム			0			-			+1			-
11	有明体操競技場			0			-			+1			-
12	有明テニスの森			0			0			+1			0
13	お台場海浜公園			0			0			0			0
14	潮風公園			0			0			0			0
15~16	東京ビッグサイト・ホールA、B			0			0			0			0
17	大井ホッケー競技場			0			0			0			0
18	海の森クロスカントリーコース			0			0			0			0
19	海の森水上競技場			0			0			0			0
20	海の森マウンテンバイクコース			0			-			0			-
21	若洲オリンピックマリーナ			0			0			0			0
22	葛西臨海公園			0			0			0			0
23~24	夢の島ユース・プラザ・アリーナA、B			-1			0			+1			+1
25	夢の島公園			-1			0			+1			+1
26	夢の島競技場			-1			0			+1			+1
27~28	オリンピックアクアティクスセンター ウォーターポロアリーナ			0			0			+1			+1
29	武蔵野の森総合スポーツ施設			0			0			0			0
30	東京スタジアム			0			0			0			0
31	武蔵野の森公園			0			0			0			0
32	陸上自衛隊朝霞訓練場			0			-			0			-
33	霞ヶ関カンツリー倶楽部			0			0			0			0
34	札幌ドーム			0			0			0			0
35	宮城スタジアム			0			0			0			0
36	埼玉スタジアム2002			0			0			0			0
37	横浜国際総合競技場			0			0			0			0
OV	選手村			0			0			+1			+1
IBC/MPC	東京ビッグサイト(IBC/MPC)			0			0			0			0

※会場No.は、表 1-3-37 (p1-85~1-86) に示す会場No.を表す。

※評価点の目安は以下のとおりである。

+2: 大きなプラスの影響

+1: ある程度のプラスの影響

0: 中立

-1: ある程度のマイナスの影響

-2: 大きなマイナスの影響

- : 予測評価の検討において対象外とした影響

■:網掛けは非該当項目のため対象外とした影響

### 5-31-3 予測評価(全体計画)

までのアク

セス性

## (1) 評価の指標及び目安

全体計画の検討における評価の指標及び目安は、表 5-31-7 に示すとおりである。

 <th rowspan="3" style="background-color: lightblue; color: lightblue;

らない

の向上あり

の低下

表 5-31-7 評価の指標及び目安

# (2) 予測評価の方法

アクセス性

開催中(施設の存在による影響)における、8km圏全体のアクセス性に対する影響について、東京都の施策や開催時の輸送戦略計画を基に定性的な予測評価を行った。

	7	
予測	削評価の時期	予測評価の方法
開催中	施設の存在による	8 km圏全体での開催中のアクセス性の向上策の有無について東京都の施策や開催時の輸送戦略計画を基に定性的な予測評価を行った。

表 5-31-8 予測評価方法(全体計画)

## (3) 予測評価の結果

影響

#### 1) 開催中(施設の存在による影響)

#### ① 一次評価

2020年東京大会の開催中においては、大会期間中の合計で観客と大会スタッフを合わせて1,010万人、1日当たり最大約92万人/日程度の大会輸送需要が発生すると予測される。これは東京の公共交通機関の輸送量(約2,570万人/日)のわずか3.6%であることから、東京は既に十分な輸送力を有し、開催中においても会場までのアクセス性は低下しないと予測される。したがって、アクセス性の評価結果は「0」とした。

### ② ミティゲーション

全体計画におけるアクセス性向上のミティゲーションは、表 5-31-9 (p5-31-30) に示すとおりである。

大会時は観客等の利便性を考慮し、主要な交通機関の運行本数の増強や24時間運行等により輸送需要に対応する。また、輸送計画が円滑に実施されるように、大会前に輸送スタッフの訓練及び輸送関連設備のテストを行う。

表 5-31-9 公共交通へのアクセス性に関するミティゲーションの内容(全体計画)

会場名称	ミティゲーションの内容
全体計画	-
	○多くの企業や学校が夏季休暇となり、通常の輸送需要ピーク月の5%減と なる時期を大会開催期間とした。
	○東京ベイゾーンやオリンピックスタジアムパーク周辺等の大会輸送需要が特に集中するエリアや、ライブサイトなど深夜や早朝に輸送需要が発生するエリアにおいては、公共交通機関の運行本数の増強や24時間運転、臨時のシャトルバス運行などを行う。
	○大会開催時には、路線バスに加え、近傍に駅が無い海の森地区や射撃会場 には、主要鉄道駅と競技会場を結ぶ効率的かつ快適で、高頻度で運行する シャトルバスを配備する。
	○スタッフの訓練
	・スタッフの訓練は十分な時間を確保し、得られる知見を輸送実施計画に取り込むため、大会開催の18ヶ月前から、基幹的なスタッフを中心にした概括的な訓練を開始する。
	・大会開催の6ヶ月前からは、鉄道会社など関係機関やボランティア等を含む多くの輸送スタッフが参加する集中的な訓練を開始し、十分な時間と資源を投入して、大会開催まで、一般訓練、会場訓練、職務別訓練と段階的に進め、会場での具体的な輸送の動き、職務の詳細な遂行手順までをカリキュラムに組み込むとともに語学研修も実施する。
	<ul> <li>特に、運転手に対する訓練は詳細な計画に基づき実施する。大会輸送サービスの基本知識・原則はもちろん、多言語によるコミュニケーション及びプロトコール研修、実際の輸送ルートを走行する訓練も実施する。</li> <li>すべての訓練には、緊急事案発生時の対応も含まれており、大会時の突発事案にすべてのスタッフが対応できるような体制を整える。、</li> </ul>
	○輸送関連施設のテスト 大会開催までにプレ大会を実施し、移動時間、運行日程、乗降を主眼に 置いたテストにより、以下の項目について検証する。 (オリンピック運営)
	会場別のコーチ・バス等の車両発着場及び駐車場運営、運転手及び車両、 予備車両の手配手順の確認を中心とした訓練を実施する。また、バスの車 両数と主要発着場のスケジューリングも実技またはシミュレーションに より検証し、最後に車両運行テストを行い、輸送経路、予約、会場での乗 降等を確認する。
	(公共交通機関との連絡調整) 地下鉄やバスを管轄する公共交通機関との連携を図り、会場からの主な 最寄り駅や会場と駅を往復する場合のアクセス方法等を検証する。 (指揮統制) 輸送スタッフの運営管理及び緊急事案発生対応訓練、警察との連携等の
	訓練を行う。

#### ③ 二次評価

2020 年東京大会では、公共交通機関を最大限利用し、観客及びスタッフについては 100% 公共交通機関による輸送を行うことを予定しているが、一次評価で述べたように大会期間 中の輸送需要は東京の公共交通機関の輸送量のわずか 3.6%であり、東京は既に十分な輸送力を有し、開催中においても会場までのアクセス性は低下しないと予測される。

さらに、表 5-31-9 に示すミティゲーションを実施し、鉄道や路線バスなどの運行本数の増強や 24 時間運転、臨時シャトルバスの運行を行うことにより、大会期間中の公共交通機関の輸送力が増強され、アクセス性が向上すると予測されることから、評価結果は「+1」とした。

## (4) 評価結果の総括

全体計画に対する公共交通へのアクセス性の評価結果は表 5-31-10 に示すとおりである。

2020年東京大会の開催中における、8 km 圏全体のアクセス性に対する影響について、東京都の施策や開催時の輸送戦略計画を基に定性的な予測評価を行った。

開催中においては、大会期間中の合計で1,010万人、1日当たり最大約92万人/日程度の大会輸送需要が発生すると予測されるが、これは東京の公共交通機関の輸送量(約2,570万人/日)のわずか3.6%であることから、東京は既に十分な輸送力を有し、開催中においても会場までのアクセス性は低下しないと予測される。

また、東京都は開催中に鉄道や路線バスなどの運行本数の増強や24時間運転、臨時シャトルバスの運行を行うことにより、大会期間中の公共交通機関の輸送力を増強することで、開催中の8km圏全体のアクセス性は向上されると考えられる。

表 5-31-10 全体計画の公共交通へのアクセス性の評価結果総括

評価対象	評価点(一次)						評価点(二次)					
	開作	開催前開催中		開催後		開催前		開催中		開催後		
	工事 影響	招致等 の影響	存在 影響	競技の 影響	工事 影響	後利用 の影響	工事 影響	招致等 の影響	存在 影響	競技の 影響	工事 影響	後利用 の影響
全体計画			0						+1			

※評価点の目安は以下のとおりである。

- +2: 大きなプラスの影響
- +1: ある程度のプラスの影響
- 0: 中立
- -1: ある程度のマイナスの影響
- -2: 大きなマイナスの影響
- : 予測評価の検討において対象外とした影響
- : 網掛けは非該当項目のため対象外とした影響