

9.14 公共交通へのアクセシビリティ

9.14.1 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 9.14-1 に示すとおりである。

表 9.14-1 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 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 9.14-2 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 9.14-1 に示すとおりである。

最寄り駅は、大井競馬場前駅がある。利用者数は、平成 26 年度の場合、大井競馬場前が 1,589 千人（日平均では 4,353 人）となっている。

表 9.14-2 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
東京モノレール 大井競馬場前駅	1,593	1,541	1,558	1,538	1,589

出典：「東京都統計年鑑」（平成 29 年 2 月 1 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>

イ. バス路線

計画地周辺の主なバス路線網は、表 9.14-3 及び図 9.14-2 に示すとおりである。

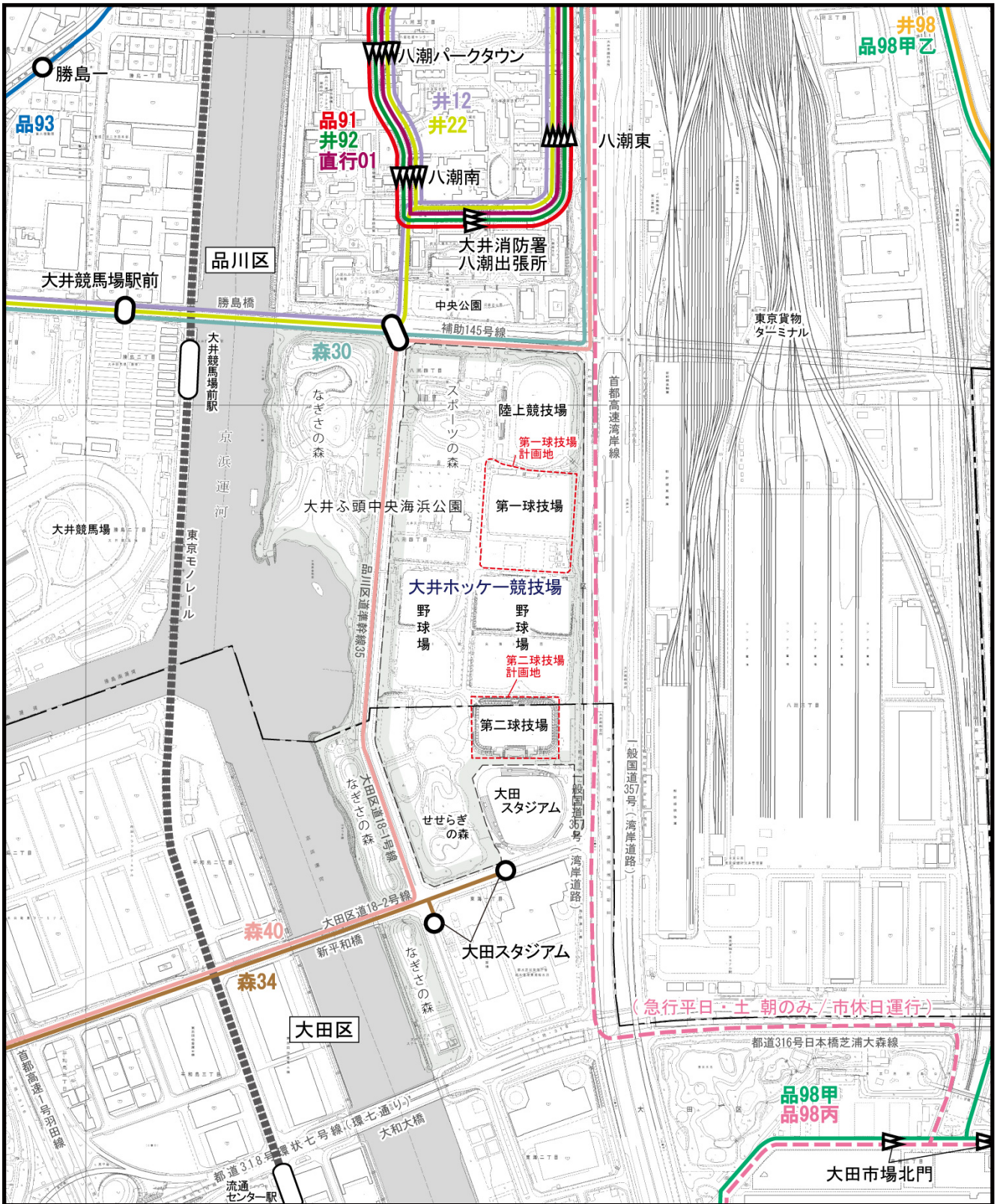
計画地周辺では、大森駅を起点としてバス路線が整備されており、最寄りのバス停は、計画地北側の中央公園バス停である。

表 9.14-3 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
品 93	都営バス	品川駅高輪口	鮫洲運転免許試験場	大井競馬場
品 91	都営バス	品川駅港南口	天王洲橋	八潮パークタウン
井 92	都営バス	大井町駅東口	八潮パークタウン（循環）	大井町駅東口
直行 01	都営バス	大井町駅東口	八潮パークタウン（循環） （平日のみ運行）	大井町駅東口
井 98	都営バス	大井町駅東口	東京税関大井出張所前 （平日・土曜のみ運行）	大井水産物埠頭前
品 98 甲	都営バス	品川 駅港南口	4号バース	大田市場
品 98 乙	都営バス	品川駅港南口	4号バース （平日・土曜のみ運行）	大井埠頭バンプール
品 98 丙	都営バス	品川駅港南口	（急行） （平日・土曜朝のみ運行）	大田市場
井 12	京浜急行バス	大井町駅東口	中央公園	八潮パークタウン
森 22	京浜急行バス	大森駅	中央公園	八潮パークタウン
森 30	京浜急行バス	大森駅	中央公園	船の科学館駅前
森 34	京浜急行バス	大森駅	大森海岸駅	大田スタジアム
森 40	京浜急行バス	大森駅	中央公園	船の科学館駅前

出典：「みんくるガイド」（東京都交通局 平成 28 年 4 月）

「京浜急行バス」（平成 28 年 10 月 14 日参照 京浜急行バスホームページ）



凡例

- 計画地
- 大井ふ頭中央海浜公園
スポーツの森
- 区界
- 東京モノレール
- バス停
- バス停
(表示方向のみ停車)

バス路線

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 品 93 品 91 井 92 直行 01 井 98 品 98 甲乙 品 98 丙 井 12 | <ul style="list-style-type: none"> 森 22 森 30 森 34 森 40 |
|---|---|



Scale 1:10,000



図9.14-2 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、「9.12 安全 9.12.1 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.255 参照)及び表 9.14-4 に示したとおりであり、大井競馬場前駅から補助 145 号線、品川区道準幹線 35、公園内園路を利用する経路、中央公園バス停から品川区道準幹線 35、公園内園路を利用する経路、大田スタジアムバス停から大田区道 18-1 号線、大田区道 18-2 号線、公園内園路を利用する経路がある。

これらの経路は、公園内園路を除いて歩道が整備され、マウントアップや横断防止柵により、車道と分離されている。

表 9.14-4 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
大井競馬場前駅～ 計画地	補助 145 号線 品川区道準幹線 35 公園内園路	幅員 4～5m 程度の歩道が整備されている。 公園内園路は一般車両が進入できない構造になっている。	マウントアップ及び横断防止柵が設置されている。	第一球技場まで 約 10 分 第二球技場まで 約 17 分
中央公園バス停～ 計画地	品川区道準幹線 35 公園内園路	幅員 2m 程度の歩道が整備されている。 公園内園路は一般車両が進入できない構造になっている。	マウントアップ及び横断防止柵が設置されている。	第一球技場まで 約 5 分 第二球技場まで 約 12 分
大田スタジアムバス停～ 計画地	区道 18-1 号線 区道 18-2 号線 公園内通路	幅員 2～3m 程度の歩道が整備されている。 公園内園路は一般車両が進入できない構造になっている。	マウントアップ及び横断防止柵が設置されている。	第一球技場まで 約 10 分 第二球技場まで 約 5 分

3) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「9.1 生物の生育・生息基盤 (4) 調査結果 7) 土地利用の状況」(p.53 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・工業施設地・仮設建物、集合住宅や住商併用建物、専用商業施設、倉庫・運輸関連施設及び供給処理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及び商業地域となっており、西側の京浜運河を挟んだ地域や、東側の一般国道 357 号（湾岸道路）及びその以東は準工業地域となっている。

また、計画地は、大井ふ頭中央海浜公園内に位置する。

4) 規制等の状況

大井競馬場駅からの経路である補助 145 号線は 4 車線であり、規制速度は 50km/h、品川区道準幹線 35 は 4 車線であり、規制速度は 50km/h である。

9.14.2 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、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

最寄りの鉄道駅及びバス停から計画地までの主なアクセス経路は、大井競馬場前駅から補助145号線、品川区道準幹線35を経て、園内の通路を利用する経路、中央公園バス停から品川区道準幹線35を経て、園内の通路を利用する経路がある。

工事用車両の走行ルートは、図7.2-7(p.25参照)に示したとおりである。大井競馬場前駅からの経路においても中央海浜公園前交差点にて工事用車両の走行ルートを横断するがこの交差点には歩行者用信号及び交差点が設置されている。また、品川区道準幹線35においてアクセス経路と工事用車両走行ルートが重なるが、この経路は歩道が整備され、マウントアップや横断防止柵により、車道と分離されている。一方、公園内の園路は、一般車両の走行を想定していないため歩道と車道が分離されていない。

工事用車両の走行ルートは、公園内のアクセス経路と極力重ならないルートを検討する。

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、公園の利用者を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、スポーツの森内の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、仮囲い等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。さらに、工事の実施にあたり、公園内の園路等道路の通行規制が生じる場合には、適切な迂回路を設置し、アクセスルートを確認する。

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、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。

9.14.3 ミティゲーション

(1) 予測に反映した措置

- ・計画地周辺までの工事用車両の走行ルートは、アクセス性への配慮のため主に一般国道 357 号線（湾岸道路）及び都道 318 号環状 7 号線（環七通り）等の幹線道路を利用する。
- ・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、大井ふ頭中央海浜公園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である。
- ・来園者の通行ルートにおける仮囲い等による歩車道分離等も含めた交通安全対策の実施、交通整理員の適切な配置を検討する。
- ・園路等を占用して工事を行う場合には、迂回路を設定し、園内の施設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である。
- ・歩道等を占有する工事を行う場合には極力周辺への影響を抑えるなど、アクセス経路を確保する計画である。
- ・大井ふ頭中央海浜公園の工事の実施状況、園内施設の休止期間、利用再開時期等については、現地看板のほか、東京都ホームページで広く周知する。

9.14.4 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

最寄りの鉄道駅及びバス停から計画地までの主なアクセス経路は、大井競馬場前駅から補助 145 号線、品川区道準幹線 35 を経て、園内の通路を利用する経路、中央公園バス停から品川区道準幹線 35 を経て、園内の通路を利用する経路がある。

大井競馬場前駅からの経路においても中央海浜公園前交差点にて工事用車両の走行ルートを横断するがこの交差点には歩行者用信号及び交差点が設置されている。また、品川区道準幹線 35 においてアクセス経路と工事用車両走行ルートが重なるが、この経路は歩道が整備され、マウンタップや横断防止柵により、車道と分離されている。一方、公園内の園路は、一般車両の走行を想定していないため歩道と車道が分離されていない。

工事用車両の走行ルートは公園内のアクセス経路と極力重ならないルートを検討する。

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、大井ふ頭中央海浜公園の利用者を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、スポーツの森内の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、仮囲い等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検討する。さらに、工事の実施にあたり、公園内の園路等道路の通行規制が生じる場合には、適切な迂回路を設置し、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、大井ホッケー競技場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える。

