

8.14 交通安全

8.14.1 調査事項

調査事項は、表 8.14-1 に示すとおりである。

表8.14-1 調査事項(東京2020大会の開催後)

区 分	調査事項
予測した事項	・アクセス経路における歩車動線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度
予測条件の状況	・アクセス経路における歩車動線分離の状況
ミティゲーションの実施状況	・イベント時の観客の安全な入退場を可能にするため、外壁面を後退させ、オープンスペースを確保する計画としている。 ・敷地内経路は、段差、勾配を最小とし、安全なアクセス環境を実現する計画としている。 ・計画地にはペDESTリアンデッキを整備し、立体的な歩車動線の分離を図る計画としている。

8.14.2 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

8.14.3 調査手法

調査手法は、表 8.14-2 に示すとおりである。

表8.14-2 調査手法(東京2020大会の開催後)

	調査事項	アクセス経路における歩車動線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度
	調査時点	施設の供用が開始され、事業活動が通常の状態に達した時点とした。
調査期間	予測した事項	2021年の適宜とした。
	予測条件の状況	2021年の適宜とした。
	ミティゲーションの実施状況	2021年の適宜とした。
調査地点	予測した事項	計画地及びその周辺とした。
	予測条件の状況	計画地及びその周辺とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測した事項	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

8.14.4 調査結果

(1) 調査結果の内容

1) 予測した事項及び予測条件の状況

ア. 東京 2020 大会の実施に伴う、会場等の周辺及び会場等までのアクセス経路における歩車動線分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度

公共交通機関から本施設までの主なアクセス経路は、図 4.2-7(1) (p.16 参照) に示すとおり、JR 信濃町駅から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、JR 千駄ヶ谷駅から東京体育館屋外広場を利用する経路等がある。当該アクセス経路については、マウントアップとガードレール等の安全施設との組合せにより、歩道と車道が分離されており、事業の実施により周辺の道路を改変することはなく、その状況が低下することはない。

敷地内の外構部については、オープンな通路空間として提供するとともに、敷地内の勾配は概ね 1/50～1/100 程度とし、安全なアクセス環境としていた。また、敷地にはペデストリアンデッキを整備したため、隣接する東京体育館へのアクセスは、立体的に歩車分離がなされていた。

2) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 8.14-3(1)及び(2)に示すとおりである。なお、交通安全に関する問合せはなかった。

表8.14-3(1) ミティゲーションの実施状況(東京2020大会の開催後)

<p>ミティゲーション</p>	<p>・イベント時の観客の安全な入退場を可能にするため、外壁面を後退させ、オープンスペースを確保する計画としている。</p>
<p>実施状況</p>	<p>スタジアムは写真に示すとおり、外壁面を後退させ、スタジアムの軒下及びその外周部にオープンスペースを確保し、観客の安全な入退場に配慮している。</p>
<p>スタジアムは写真に示すとおり、外壁面を後退させ、スタジアムの軒下及びその外周部にオープンスペースを確保し、観客の安全な入退場に配慮している。</p>	
	
<p>オープンスペースの確保</p>	<p>オープンスペースの確保</p>
	
<p>壁面後退によるオープンスペースの確保</p>	<p>壁面後退によるオープンスペースの確保</p>

表8.14-3(2) ミティゲーションの実施状況(東京2020大会の開催後)

ミティゲーション	・敷地内経路は、段差、勾配を最小とし、安全なアクセス環境を実現する計画としている。
実施状況	

敷地内経路は、段差、勾配を最小とし、安全なアクセス環境を実現した。



エスカレータの設置



エレベータの設置



スロープの設置



スロープの設置

ミティゲーション	・計画地にはペDESTリアンデッキを整備し、立体的な歩車動線の分離を図る計画としている。
実施状況	

スタジアム南側から西側にかけてはペDESTリアンデッキを整備し、スタジアム東側の地上レベルと同レベルで歩行者がスタジアムを周回可能にした。さらに、計画地南西側と計画地北西側には車道を横断せずにスタジアムにアクセス可能とする歩行者デッキをペDESTリアンデッキと同レベルで整備し、立体的な歩車動線の分離を図った。



ペDESTリアンデッキ



東京体育館間の歩行者デッキ

(2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

1) 予測した事項

ア. 東京 2020 大会の実施に伴う、会場等の周辺及び会場等までのアクセス経路における歩車動線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度

公共交通機関から本施設までの主なアクセス経路は、JR 信濃町駅から都道 414 号四谷角筈線を利用する経路、JR 千駄ヶ谷駅から東京体育館屋外広場を利用する経路等がある。当該アクセス経路については、マウントアップとガードレール等の安全施設との組合せにより、歩道と車道が分離されており、事業の実施により周辺の道路を改変することはなく、その状況が低下することはなかった。

敷地内の外構部については、オープンな通路空間として提供するとともに、敷地内の勾配は概ね 1/50～1/100 程度とし、安全なアクセス環境としていた。また、敷地にはペDESTリアンデッキを整備したため、隣接する東京体育館へのアクセスは、立体的に歩車分離がなされていた。

以上のことから、予測結果と同様に、歩行者動線と車両動線とを分離した安全で快適な歩行者ネットワークが構築されたと考える。