

## 令和5年度 都心・臨海地下鉄新線検討調査について

令和4年11月に東京都が公表した都心部・臨海地域地下鉄構想の事業計画案を踏まえ、令和5年度には以下のとおり区の考え方を取りまとめました。

### 【検討内容】

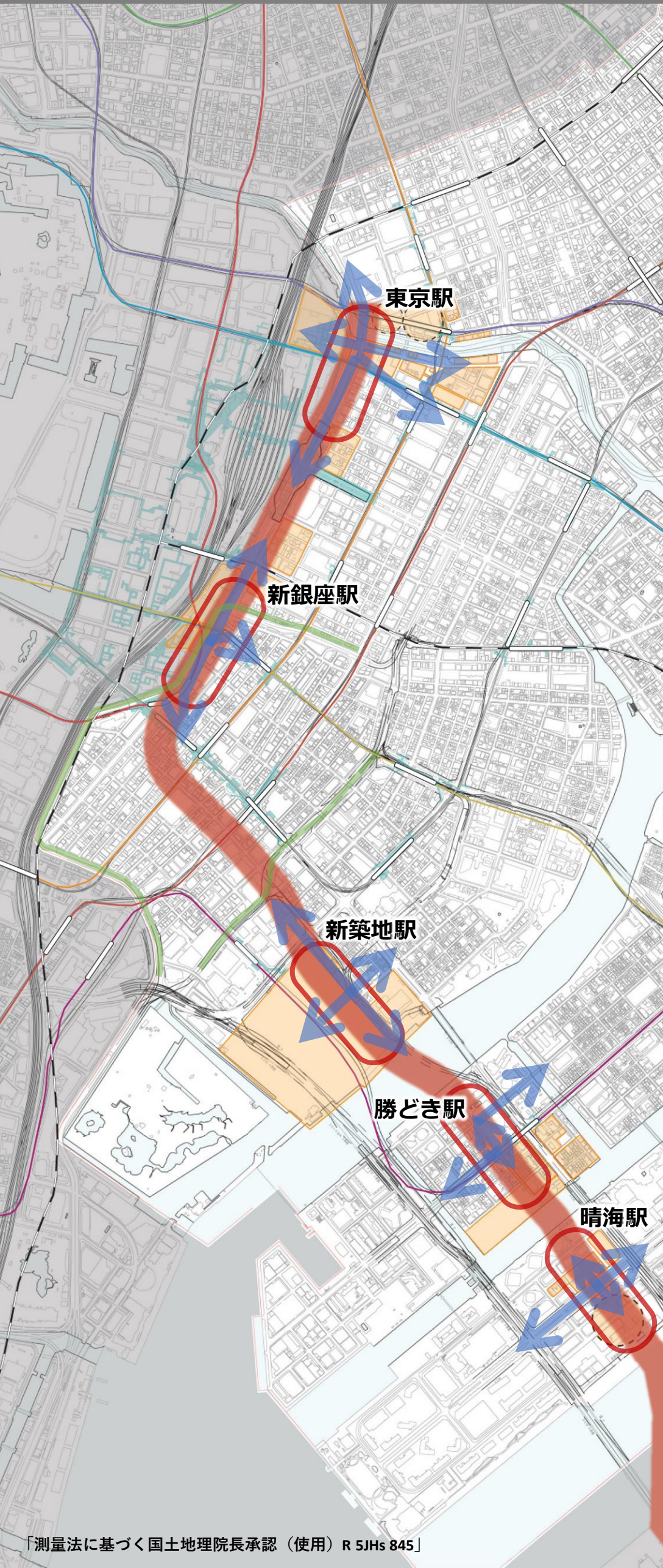
#### ・ 駅周辺の歩行者ネットワークに関する検討「別紙1」

事業計画案に記載されている駅位置を基に、既存の駅や地下通路との接続や、将来のまちの姿を見据えた歩行者ネットワークについて検討し、「駅とまちとの連携基本コンセプト」を取りまとめました。

#### ・ 駅出入口や地下通路との接続に関する検討「別紙2」

上記の「駅とまちとの連携基本コンセプト」を基に、回遊性の高い歩行者ネットワークとなるような出入口や地下通路の概略位置を取りまとめました。





## 駅とまちとの連携基本コンセプト

### 東京駅（仮称）

- ✓ 東京駅や既存地下鉄駅、既設地下通路との接続や日本橋川北側へ回遊できる地下ネットワーク動線の確保
- ✓ 日本橋川沿いの景観を楽しめるよう、地上へスムーズにアクセスできる駅構造
- ✓ 周辺の開発計画との連携

### 新銀座駅（仮称）

- ✓ 既存地下鉄駅との接続や、銀座の街を楽しめるよう地上へスムーズにアクセスできる駅構造
- ✓ 広域的ネットワークであるTokyo Sky Corridorへのアクセス動線の確保
- ✓ 周辺の開発計画との連携

### 新築地駅（仮称）

- ✓ 築地エリアや築地場外市場の回遊性が向上するよう地上やデッキへスムーズにアクセスできる駅構造
- ✓ 交通結節性の高い歩行者ネットワークである築地川アメニティ整備構想へのアクセス動線の確保
- ✓ 築地市場跡地開発との連携

### 勝どき駅（仮称）

- ✓ 大江戸線勝どき駅と接続する地下ネットワーク動線の確保
- ✓ 新島橋方面への地下ネットワーク動線の確保
- ✓ 周辺の開発計画との連携

### 晴海駅（仮称）

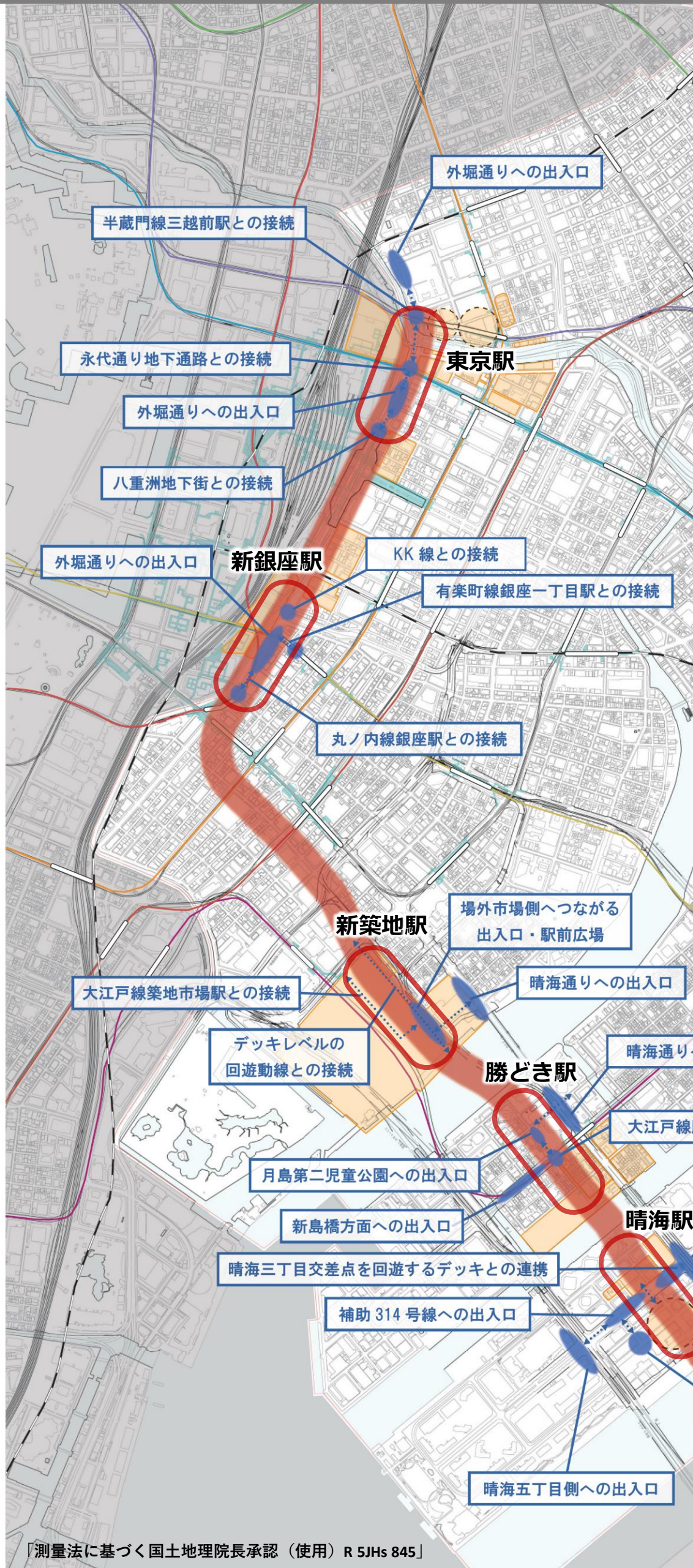
- ✓ 地上へアクセス後、デッキレベルのネットワークへスムーズにアクセスできる駅構造
- ✓ 晴海五丁目方面への地下ネットワーク動線の確保
- ✓ 周辺の開発計画との連携

#### <凡例>

- : 想定ルート（東京都事業計画案より抜粋）
- : 想定駅位置（東京都事業計画案より抜粋）
- : 既設地下通路
- ↔ : 歩行者ネットワークのイメージ
- : 歩行者ネットワークとの連携が考えられる開発

※本検討は区独自に行った検討であり、関係機関などとは今後調整を要するものである





検討内容の整理

駅出入口や地下通路の検討にあたっての前提条件

- ✓ 駅出入口や地下通路の箇所については、各駅の“駅とまちとの連携基本コンセプト”や既存駅や既設地下通路の歩行者動線を考慮し検討した
- ✓ 新設出入口の検討は、民間敷地との調整前段階であることから、公共施設内（道路や公園等）で行った
- ✓ 大規模な地下構造物（道路や地下鉄の躯体、下水幹線や共同溝等）は移設が困難であるため、干渉しないようにした

検討

検討により見えてきた課題等

- ✓ 駅周辺の道路空間のみでバリアフリー動線を確保することは困難なことが多いため周辺の開発等と連携を図る必要がある
- ✓ 道路幅員が狭く、かつ周辺に開発計画のないエリアへの出入口設置の手法を検討する必要がある
- ✓ 既存構造物との接続にあたって詳細な構造検討が必要
- ✓ 実際の歩行者の交通動向や需要に見合う出入口の位置等を確認する必要がある

今後

実現に向けて

- ✓ 区は今回検討した内容や地域の意見を踏まえ、運行事業者や東京都と調整を図っていく
- ✓ 周辺の既設地下鉄駅や既設地下空間とは多くの箇所接続が可能と考えられるため、接続に向けて各施設管理者と調整を進めていく必要がある
- ✓ 更に充実した地下ネットワークを構築していくため、周辺の開発事業者などと連携を図り調整を進めていく必要がある
- ✓ 周辺道路の歩行者の交通動向や需要を確認し、駅周辺のまちづくりと連携した歩行者ネットワークに関してさらなる深度化を図っていく必要がある

<凡例>

- : 想定ルート（東京都事業計画案より抜粋）
- : 想定駅位置（東京都事業計画案より抜粋）
- : 既設地下通路
- : 回遊性が高く構造的に構築可能と考えられる出入口等
- : 歩行者ネットワークとの連携が考えられる開発

※本検討は区独自に行った検討であり、関係機関などとは今後調整を要するものである