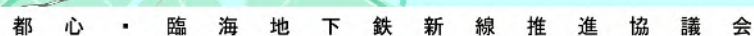


都心・臨海地下鉄新線





りんかい線

羽田空港アクセス線（臨海部ルート）

※ルート等は想定

都心・臨海地下鉄新線とは？

区部中心部と開発が進む臨海地域をつなぐ新線構想

平成 28 年 4 月、国土交通省の交通政策審議会がまとめた答申において「都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備（臨海部～銀座～東京）」は、**国際競争力強化の拠点である都心と臨海副都心とのアクセス利便性向上を実現する路線**とされました。

また、令和 3 年 7 月、同交通政策審議会がまとめた答申において、「**常磐新線延伸 (TX) との接続も含め、事業**

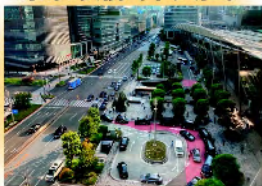
化に向けて検討の深度化を図るべきである。」とされました。

さらに、令和 3 年 9 月、東京都は、答申を受け、ルート・駅位置や事業スキーム等の事業計画を検討するため「都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会」を設置し、令和 4 年 11 月には事業計画案が公表されるなど、事業化に向けた具体的な検討が進められている新線構想です。

●新駅が計画されているエリア

(出典：中央区基本計画 2023 に加筆)

東京駅前 (中央区)



東京駅前の地下バスターミナルが整備され、周辺地域とつながる歩行者ネットワークの強化に向けた取組が進んでいます

勝どき (中央区)



日本橋川の再生
首都高地下化や魅力的で一体的な水辺空間の形成に向けた取組が進んでいます

首都高上部空間 (築地川区間) の活用やKK線再生など、銀座と築地をつなぐプロムナード構想が進んでいます

銀座 (中央区)



築地・東銀座エリア



築地市場跡地の開発により築地場外市場や銀座などの周辺地域と調和のとれた新たなにぎわいが創出されています

築地 (中央区)



東京2020大会選手村跡地のまちびらき

豊洲市場 (江東区)



晴海 (中央区)



水辺空間を活用し、水とみどりの回遊性が高められています



さまざまな世代の地域住民等が地域課題の解決や活発な地域活動に取り組んでいます

都心・臨海地下鉄新線

有明 (江東区)



地下鉄新線はなぜ必要？ その①

都心・臨海地下鉄新線は、中央区はもとより、
東京と日本の持続的成長をけん引する基幹的な交通基盤であり、
地域にとって重要な路線であるとともに、
広域的にも大きな意義のある路線です。

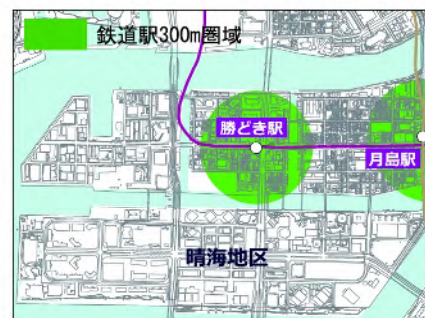
●地域的な意義・必要性

① 移動の円滑化

晴海地区は既存の駅勢圏から外れています。
高い輸送能力を有する地下鉄の整備により、
駅勢圏が広がり、移動が便利になります。

[参考]主な公共交通の概ねの輸送能力

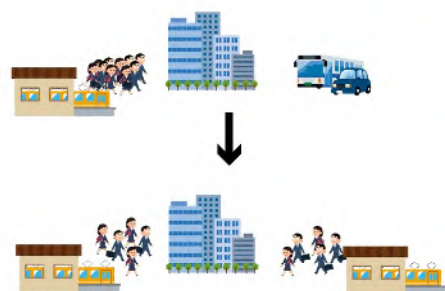
地下鉄	新交通システム (ゆりかもめ等)	B R T
40~50千人/時	10~20千人/時	4千人/時



鉄道の駅勢圏

② 既存駅周辺の混雑緩和

勝どき駅などでは、今後もますます混雑が予想されます。本路線の整備により、既存駅および駅周辺の混雑が緩和され、歩行者の安全性・快適性が向上します。



③ 沿線まちづくりによる交通需要への対応

日本橋川周辺や東京駅前地区、築地市場跡地、勝どき・豊海地区、晴海三・四丁目など、各地区で進む開発により増加する交通需要への対応が図れます。



地下鉄新線はなぜ必要？ その②

●広域的な意義・必要性

① 広域ネットワーク強化

つくばエクスプレスやりんかい線と接続し、つくばから羽田空港までのネットワーク化を図ることで、国際競争力の強化につながります。

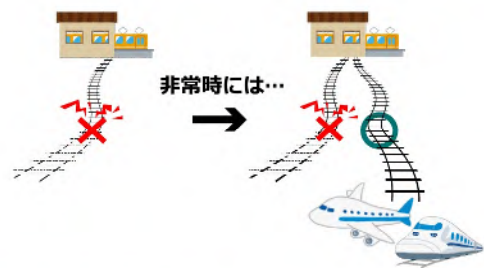
② 臨海部の背骨となる交通基盤の整備

さらなる発展が期待される臨海部の鉄道網を充実させ、東京を持続可能な都市にし、日本の成長を確かなものとしていきます。



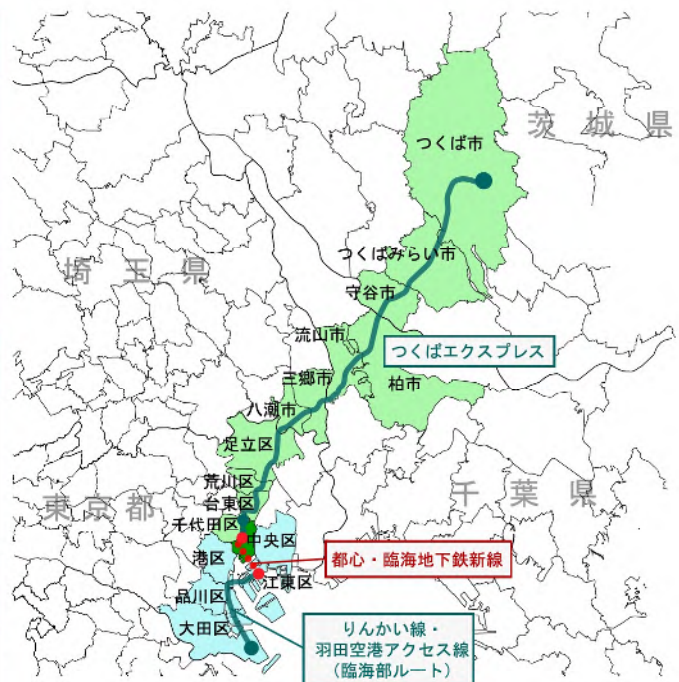
③ 鉄道網の充実

多数の鉄道網の整備により、交通の選択肢が増えるとともに、新幹線駅や空港への複数ルート化を図ることで、速達性の向上、シームレス化だけでなく、非常時の輸送機能確保が可能となります。



秋葉原や羽田空港とつながると・・・

経路	距離	時間
東京(仮称)～有明・東京ビッグサイト(仮称) (都心・臨海地下鉄新線)	約6.5km	約10分
秋葉原～羽田空港 (TX延伸計画～都心・臨海地下鉄新線～りんかい線～羽田空港アクセス線)	約20km	約30分
晴海から羽田空港まで		
現在: 晴海(バス)→豊洲駅(バス)→羽田空港	約35分	
将来: 晴海(仮称)→有明・東京ビッグサイト(仮称)→羽田空港駅	約20分	
晴海からつくばまで		
現在: 晴海(徒歩)→勝どき駅(鉄道)→つくば駅	約75分	
将来: 晴海(仮称)→東京(仮称)→つくば駅	約60分	



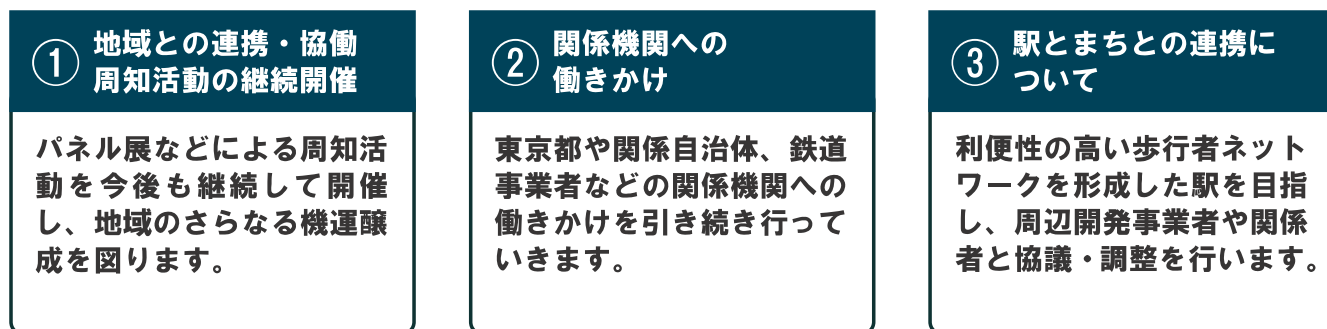
※いずれも区検討調査による想定

こ れ ま で の 進 捗 は ？

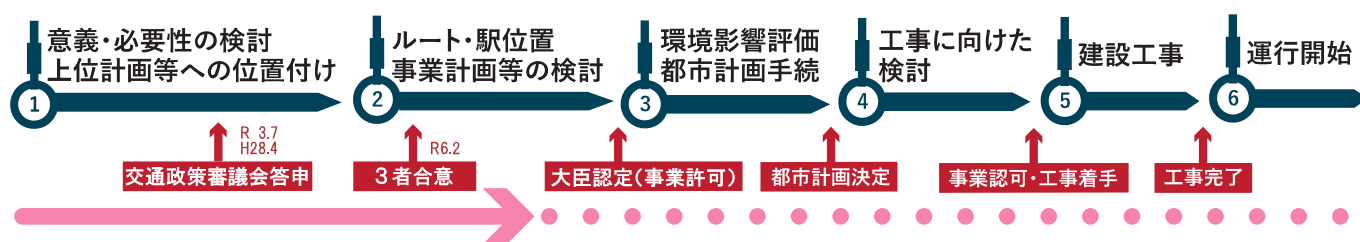
平成 26 年度から	地下鉄新線検討調査を開始(区)
平成 28 年 4 月	交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(国) →「都心部・臨海地域地下鉄構想の新設」
平成 30 年度から	「都心・臨海地下鉄新線推進大会」の開催(区)
令和 3 年 7 月	交通政策審議会答申「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」(国) →「常磐新線延伸(TX)との接続も含め、事業化に向けて検討の深度化を図るべき」
令和 3 年 9 月	「都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会」の設置(都) →「客観的かつ合理的なルート・駅位置等の検討、事業性の検証」
令和 4 年 11 月	「都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画案」の公表(都)
令和 6 年 2 月	3 者合意の公表(都) →東京都、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRJT)、東京臨海高速鉄道株式会社の 3 者で事業計画の検討を行うことで合意

今 後 は ど の よ う に 取 り 組 む の ？

地域のみなさまとともに早期実現を目指します！



本 路 線 の 進 捗 と 今 後 の 流 れ

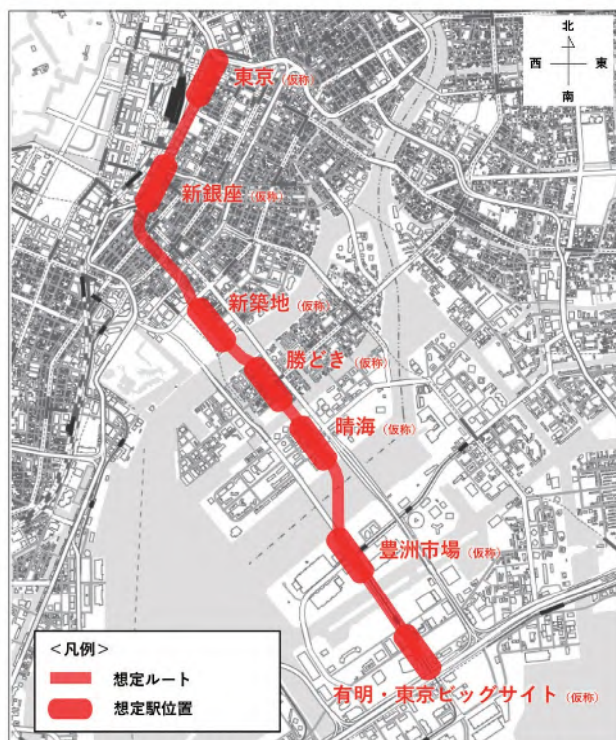


本路線の進捗

都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画案 抜粋

令和4年11月に、東京都が設置した検討会から、事業計画案が公表されました。

ルート・駅位置



※現時点での検討結果であり、今後事業の進捗により変更の可能性がある

出典：国土地理院地図に加筆

選定の考え方

各駅に求められる機能の整理や導入空間等を踏まえた構造検討により選定

東京(假稱)

- ・ 周辺路線との乗換利便性
(東京駅・三越前駅・日本橋駅・大手町駅)
- ・ 国際ビジネス拠点となる再開発との連携
(常盤橋プロジェクト)

約 1.0km

新銀座(仮称)

- ・周辺路線との乗換利便性
(有楽町駅、東京駅、銀座駅、銀座一丁目駅、東銀座駅)
- ・周辺まちづくり(都営地活用、東京高速道路等)との連携

約 1.6km

新築地(假称)

- ・築地まちづくりとの連携
- ・銀座・築地周辺みどりのプロムナード構想との連携

約0.6km

勝どき(仮称)

- ・大江戸線との乗換利便性

...

- ・ 鉄道空白地帯の解消
- ・ HARUMI FLAGとの近接性

— 100 —

- (費州市場、ミチノテラス費州、千客万来施設等)との連携

有明・東京ビッグサイト(仮称)

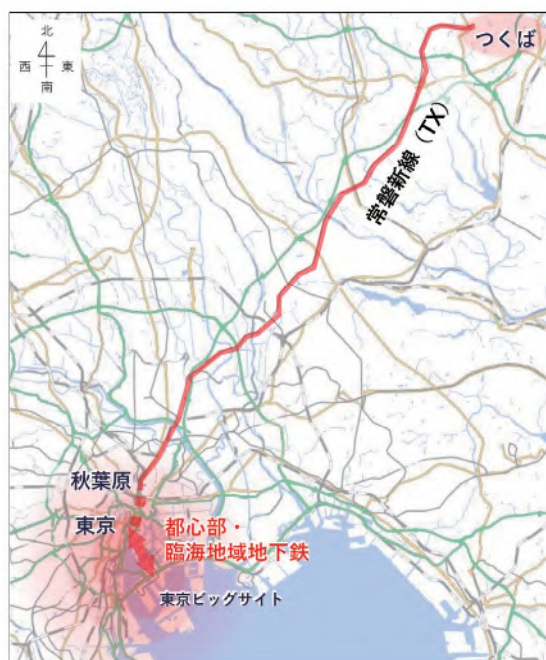
- ・周辺まちづくり(有明レガシーエリアのまちづくり、有明ガーデン等)との連携
- ・りんかい線、ゆりかもめとの乗換利便性

今後の検討事項

一常磐新線(TX)延伸との接続・羽田空港との接続一

○国際競争力強化の拠点であるつくば国際戦略総合特区と臨海部との対流促進が図れるとともに、事業性の向上も見込まれるため、常磐新線(TX)延伸との接続を今後検討

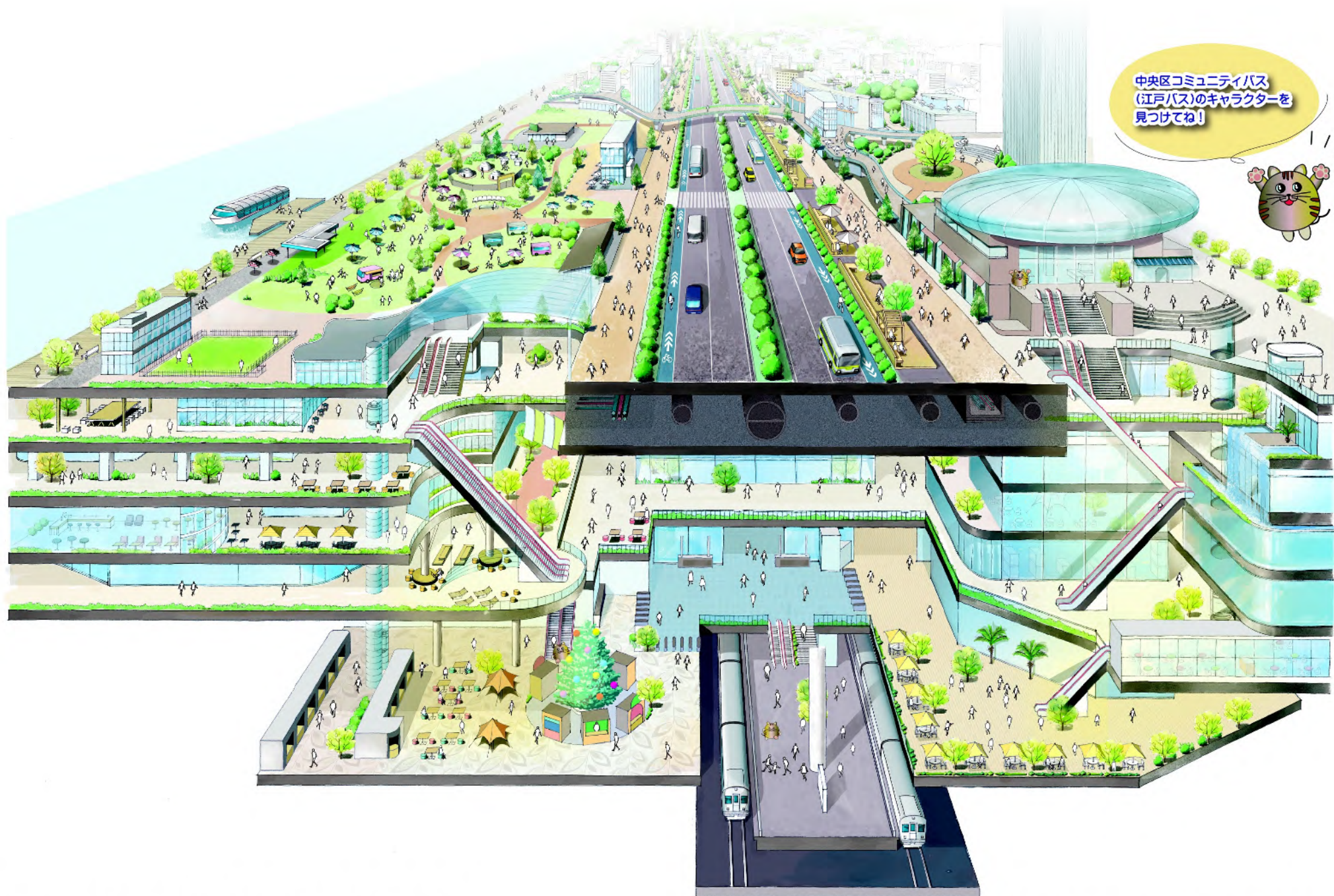
○臨海部や首都圏の国際競争力をより強化するため、羽田空港への接続を今後検討

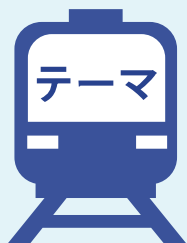


出典：国土地理院地図に加筆



出典：国土地理院地図に加筆





「近未来の地下鉄が走るまち」

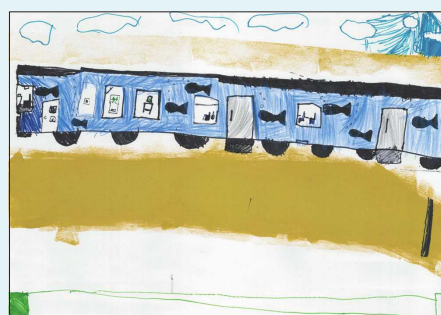
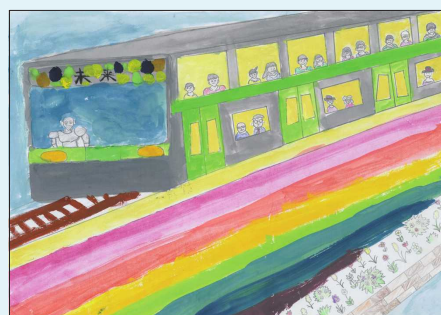
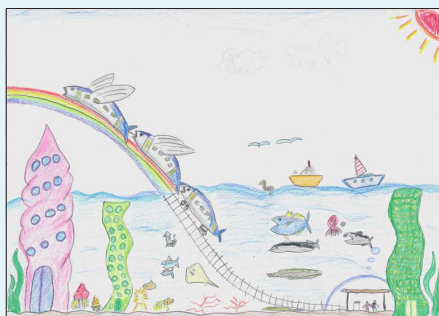
もし、こんな地下鉄がまちを走っていたら…
ワクワクするような未来のまちを自由に描いてもらいました

都心・臨海地下鉄新線の早期実現に向けては、多くの世代に関心を持ってもらうことが重要であり、特に、未来を担う子どもたちが、地下鉄新線に関心を持つことは、大きな後押しとなります。

そこで、子どもたちに「近未来の地下鉄が走るまち」の絵姿をテーマに絵画を描いていただいたので、本パネル展にて展示をします。

今回（2025 年）は沿線地域から 2 校の小学校にご参加いただきました。今後は、沿線の他の小学校にもご参加いただきたいと思います。

月島第二小学校と晴海西小学校のみんなの作品



月島第二小学校と晴海西小学校のみんなの作品

