都心～晴海～臨海部へ
新たな地下鉄ネットワークを！

～晴海地区就業者アンケート結果の考察より～

―― 目次 ――

◆晴海地区就業者の交通利用状況　・・・・・P１～２
◆新たな地下鉄ネットワークの必要性　・・・・・P３～６
◆ＢＲＴ整備と課題　・・・・・P７

2015 年6月

晴海をよくする会

臨海部は利便性の高い大量輸送機関が絶対的に不足しています。

勝どき駅では、朝の通勤時間帯、駅の出入口、駅と晴海間のアクセス歩道が、極めて厳しい混雑状況となっています。

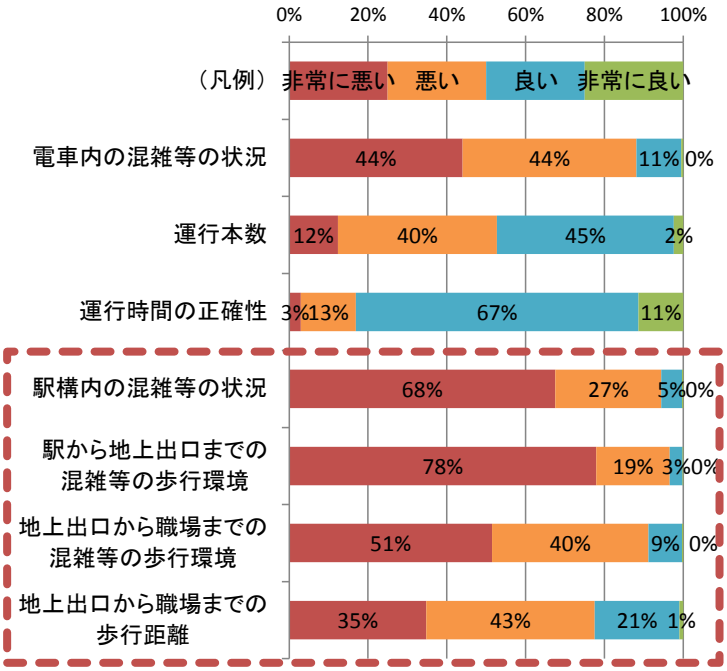
課題

このため、勝どき駅構内から晴海までの移動環境は、大変低い評価となっています。

通勤時の晴海方面の状況

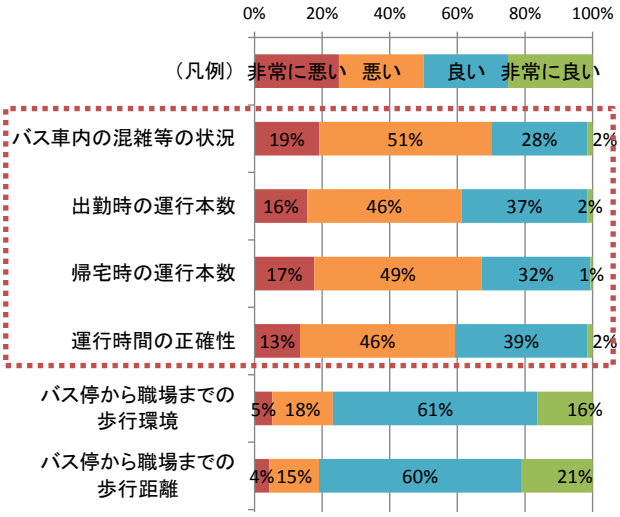
【晴海地区就業者アンケート（H27.1)】
実施主体：　晴海をよくする会
対　　象：　晴海一丁目から四丁目の就業者
実施方法：　ｗｅｂアンケート（一部紙面）
回答者数：　約１，８４０件

★通勤時の勝どき駅及び周辺に対する印象



一方バスは、車内混雑、運行本数、運行時間の正確性に不満が出ています。

★通勤時のバス利用者の印象



自由意見、約 850 件のうち現状を不安視する声が多数ありました。

勝どき駅について、将棋倒しの危険を感じており、いつ事故が起こってもおかしくない等（100 件以上）

大江戸線の車両やホームの混雑解消（50 件以上）

歩道について、自転車と交錯することがよくありとても危険（100 件以上）

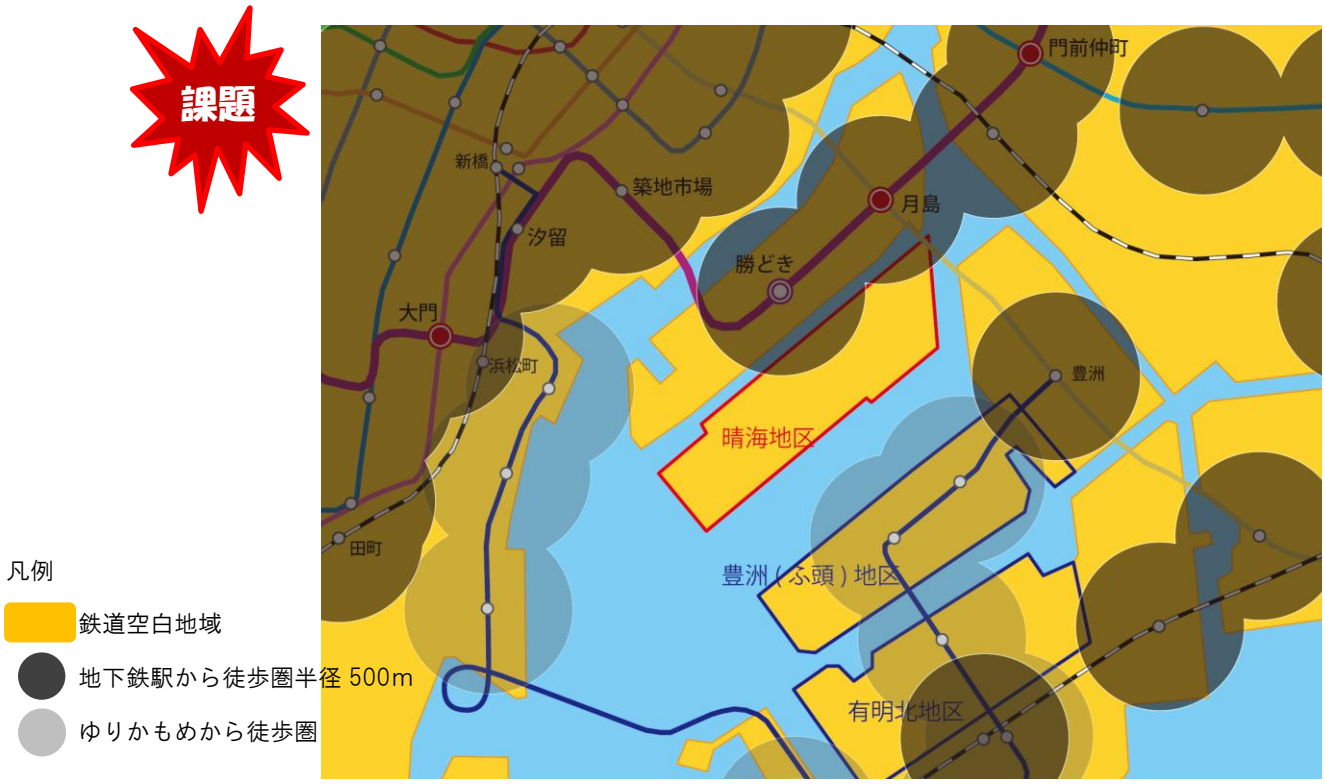
駅直結の地下通路や歩道の風雨対策（50 件以上）

限界にある勝どき駅の状況を踏まえると、短期的な対策が早急に必要です。

- ●勝どき駅改修工事の前倒し
- ●勝どき駅地上出入口の増設
- ●晴海までの歩行者環境の改善
- ●都営バスのダイヤ改善　など

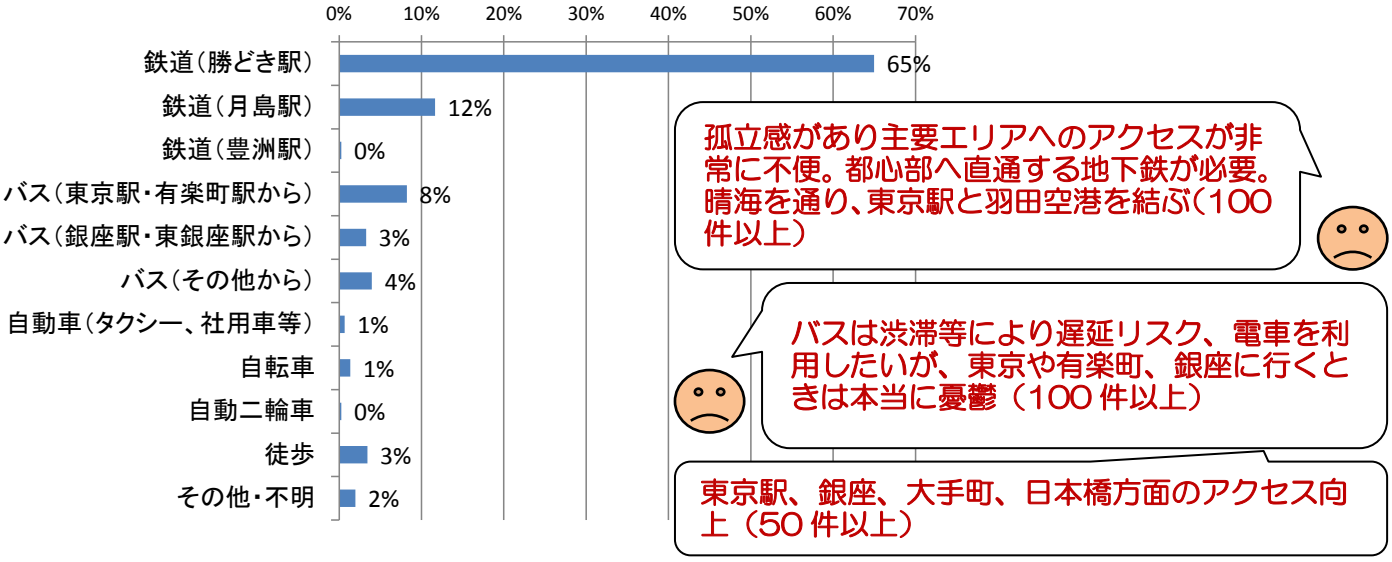
通勤時の、勝どき駅及び周辺の混雑はすでに限界です。

臨海部は、鉄道空白地域です。晴海では、最寄りの勝どき駅に極度に通勤交通が集中して、混雑する原因となっています。
臨海部に高い輸送力を有する公共交通機関の導入と利便性向上が喫緊の課題です。



新たな公共交通機関として、定時性、速達性、輸送力のある地下鉄が要望されています。

★通勤時の利用交通手段

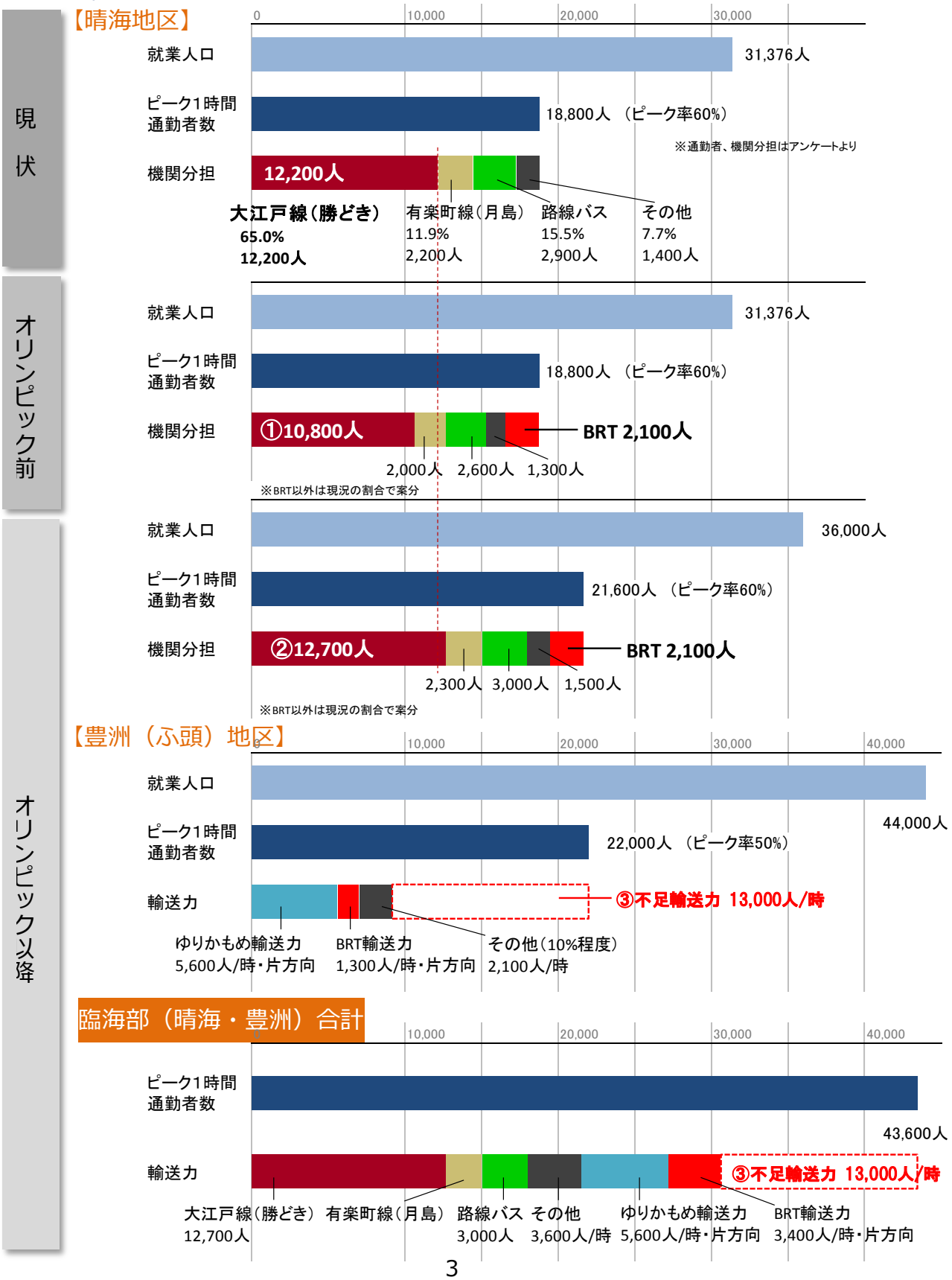


数十年後先まで見据えた大規模輸送機関が、臨海部の発展と持続を実現します。

さらに臨海部の将来開発が進むと、BRT では間に合わず、

課題

就業者でみても、現在の BRT 計画では、勝どき駅の混雑や BRT の輸送力不足が予想されます。また、豊洲（ふ頭）地区でも公共交通輸送力が大幅に不足します。



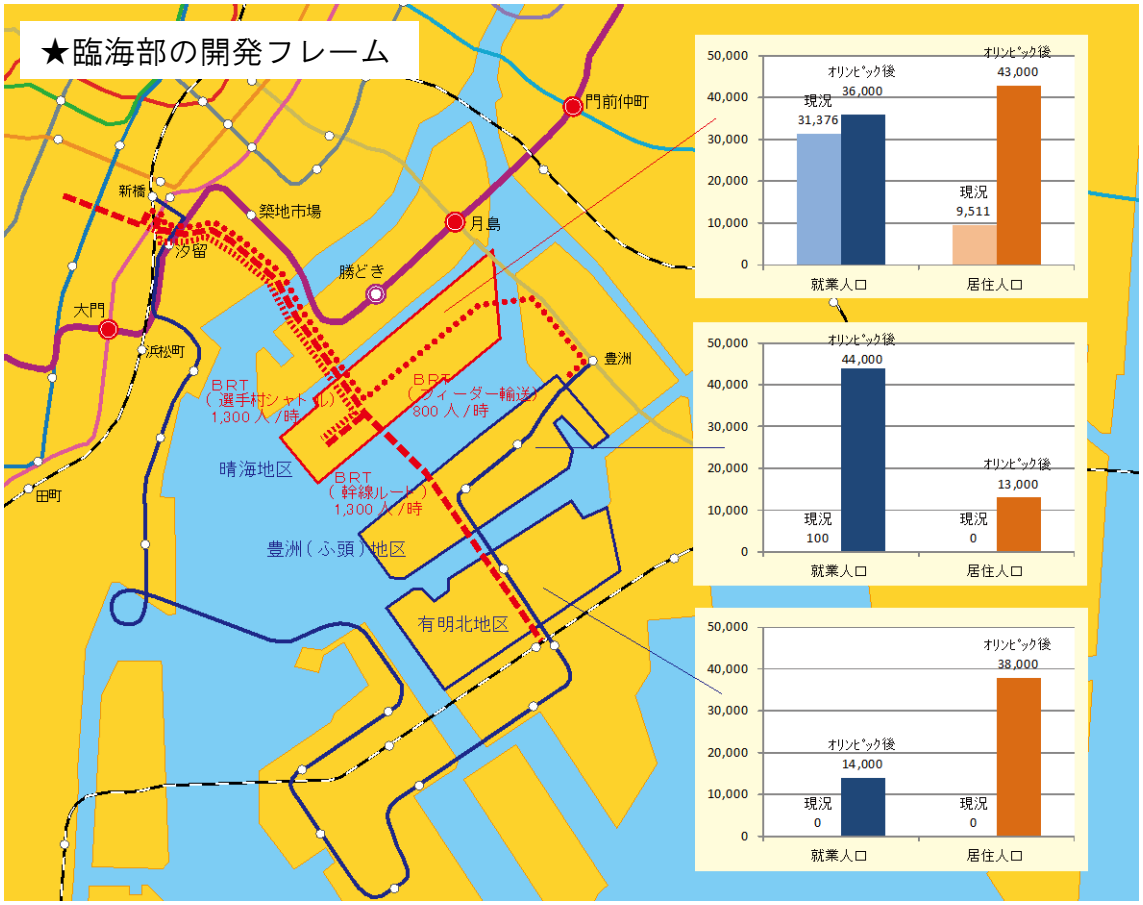
新たな鉄道レベルの輸送力が必要です。

① 現状で BRT が整備されると、勝どき駅の混雑は８～９割程度に緩和されることが期待されます。

② しかし、晴海地区の開発が進展した段階では、再び勝どき駅（晴海方向出入口）の混雑が予想されます。

③ 豊洲地区においても、開発が進んだ際は、ゆりかもめと BRT だけでは、圧倒的に輸送力が不足します。

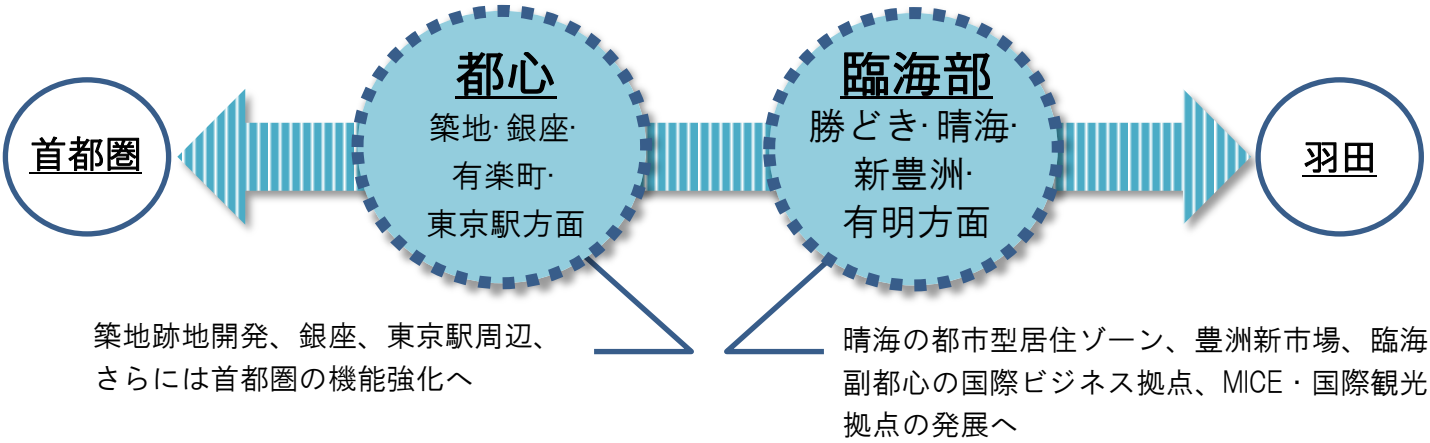
鉄道空白地域の改善と、臨海部の輸送力不足に対応して、オリンピック・レガシーを中心とした豊かなまちづくり支えるためには、地下鉄新線が必要です。



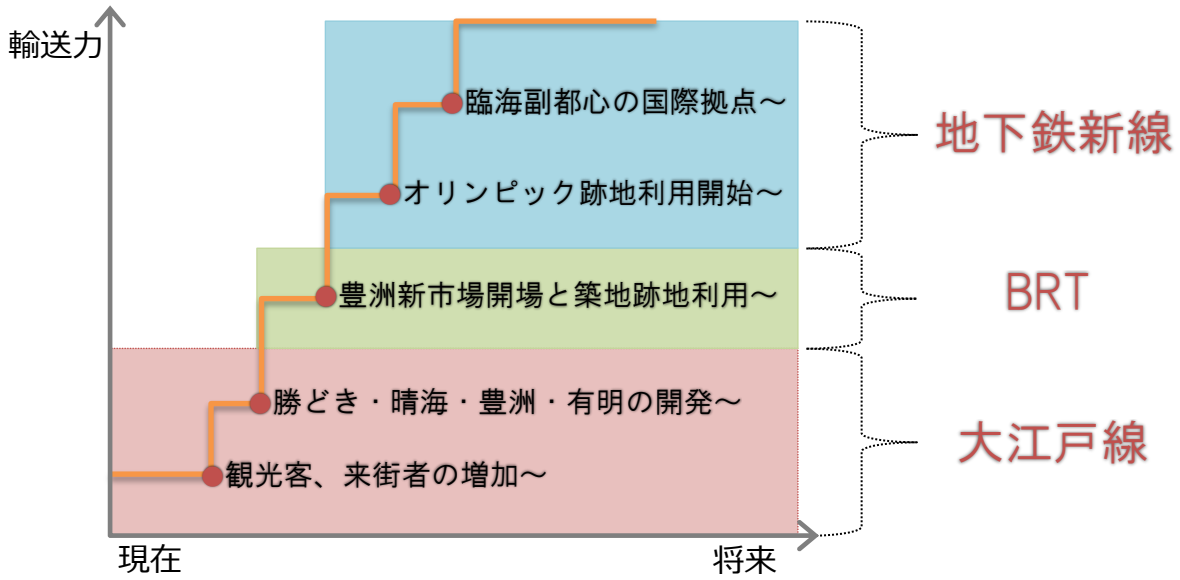
都心部と臨海部を結ぶ新たな地下鉄ネットワークは、東京の都市力と拠点性を高めます。

東京都は、臨海部の将来像として、国際ビジネス拠点やMICE・国際観光拠点の形成を目指しています。（東京都の長期ビジョン）

★羽田と臨海部・都心との広域ネットワークの形成



臨海部の開発は着実に進んでおり、対応する交通手段が必要です。
選手村跡地において魅力ある開発を推進するためには、地下鉄新線が必要です。



臨海部と都心部（国際ビジネスハブ）を結ぶＢＲＴと新たな地下鉄は、我が国の成長を支える国際経済都市“東京”の創造に大きく寄与します。

ＢＲＴ

- 新たなエネルギー、新たな運行システムの採用
- 細やかに空白地域の交通需要に対応

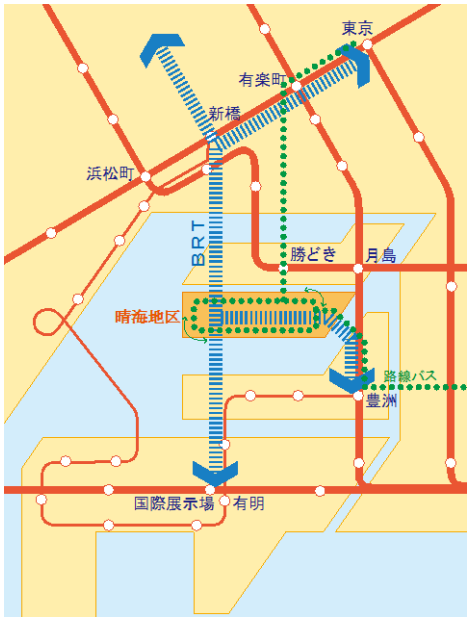
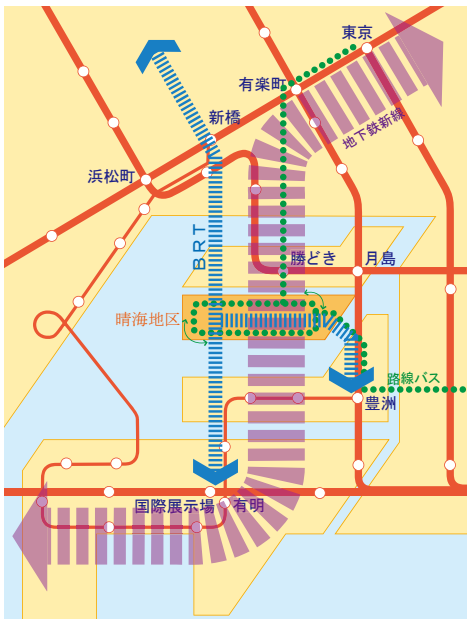
地下鉄新線

- 首都圏の広域交通ネットワーク形成
- 住宅に限定されない多機能型のまちづくり実現
- 輸送力、定時性、速達性の確保
- 新たな需要の喚起、まちの発展の可能性

臨海部の輸送力増強、国際的拠点性の向上、魅力ある開発推進に向けて、地下鉄新線整備を強く要望します。

今後の晴海地区・臨海部の交通体系整備については、以下のような段階的整備を要望します。

★晴海地区・臨海部に望む交通体系の整備

現況	オリンピック前	オリンピック以降
・晴海地区は鉄道駅がないため大江戸線「勝どき駅」が街のメインゲート ・一部通勤者は、有楽町線「月島駅」から徒歩、あるいは東京駅・銀座方面から路線バスを利用	・ＢＲＴ整備で、東京駅・銀座方面とダイレクトに結節。 ・新橋駅で上野東京ラインに結節し、広域アクセス向上 ・路線バスは地域に密着したきめ細かいサービス提供 ・大江戸線「勝どき駅」は、現況同様メインゲート	• 開発に伴う大量の輸送需要に対応する地下鉄新線整備 • 臨海部の国際ビジネス拠点やMICE・国際観光拠点と、都心部や羽田空港を連絡 • ＢＲＴは地下鉄新線のサービス圏外（空白地域）を補完
		

参考　臨海部の交通機関の表定速度、輸送力

交通機関	表定速度	輸送力	資　料
地下鉄	34 km/h	13,600 人/時	速度：有楽町線（有楽町～辰巳）5.6km/10 分 輸送力：大江戸線 100 人/両×8 両×17 本/片方向
ゆりかもめ	28 km/h	5,600 人/時	速度：ゆりかもめ（新橋～豊洲）14.7km/31 分 輸送力：1 編成 350 人×16 本/片方向
ＢＲＴ	19 km/h	3,400 人/時	速度：名古屋市基幹バス（中央走行、専用レーン） 輸送力：BRT に関する基本計画（晴海地区最大）
路線バス	13 km/h	1,350 人/時	勝どき駅前→東京駅 輸送力：75 人/両×18 本/片方向

切迫している交通問題を緩和するため、当面は計画中の BRT に以下を要望します。

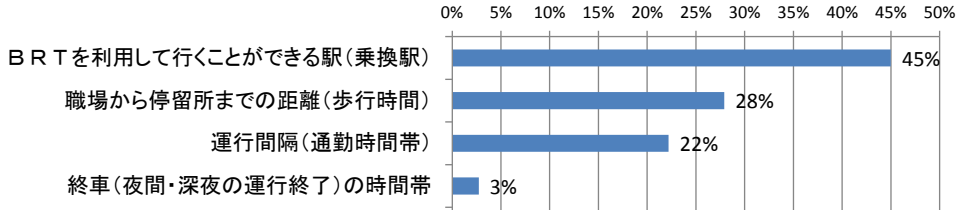
BRT の利用促進に向けて、次のような条件を整えていくことを要望します。

（晴海地区就業者アンケートより）

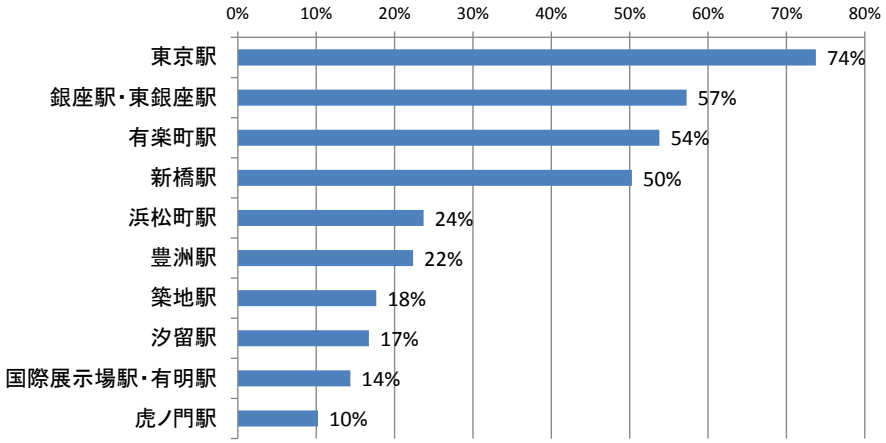
☆東京駅・銀座駅方面への連絡を要望します。

BRT 利用に当たり最も重視されることは結節駅です。
BRT の希望駅は、東京駅・銀座駅が最も多く、日中の外出先としても東京駅周辺が最も多くなっています。

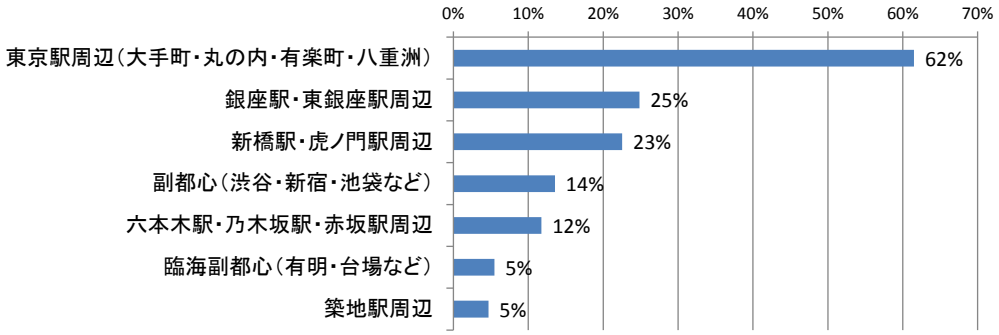
BRT利用に当たって重視すること



BRT利用条件（BRTを利用して行くことができる駅）



勤務中の外出先（外出がある人の行先）



☆新橋駅における乗換利便性の確保を要望します。

晴海への通勤者を BRT へ誘導するためには、上野･東京ライン沿線からの乗換駅である JR 新橋駅との接続が重要となります。