

# 新橋駅周辺 基盤整備方針

Ver.1

令和8年3月

新橋駅周辺基盤整備方針検討会

# 目次

## はじめに

### 1 基盤整備方針の位置付け

- 1.1 新橋駅周辺エリアのまちの特性 . . . 3
- 1.2 上位計画による位置付け . . . 5

### 2 まちづくりの目標

- 2.1 新橋駅周辺地区のまちづくりの目標 . . . 7

### 3 新橋駅周辺地区の課題

- 3.1 新橋駅周辺地区の都市基盤に関する課題 . . . 11

### 4 基盤整備の方針

- 4.1 基盤整備の目的 . . . 15
- 4.2 基盤整備の主な考え方 . . . 16
- 4.3 基盤整備方針図 . . . 20

### 5 実現に向けて

- 5.1 新橋駅周辺の周辺市街地におけるまちづくりの見通し . . . 25
- 5.2 今後の検討事項 . . . 26

## [参考]

- 新橋駅周辺基盤整備方針検討会 構成員名簿 . . . 28

## はじめに

東京都は、目指すべき都市像などを示した「都市づくりのグランドデザイン」（東京都、平成29年9月）を策定し、交通結節性の高い拠点や際立った「個性」を有する地域において、それぞれの地域特性に応じた拠点形成等を進めることとしている。

また、「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ―サステナブル・リカバリー 東京の新しい都市づくり―」（東京都、令和3年3月）では、地域レベルでの拠点等の育成を適切に進め、地域特性に応じた都市機能の集積を図ることとしている。

こうした中において、新橋駅周辺は、東京都心の南側に位置し、日本の政治の中核である霞が関や東京を代表するビジネス街である大手町・丸の内・有楽町にも近接した地域であり、特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地域」（国、平成24年1月）に指定されている。また、地域の特性や課題に対応したまちづくりを進めるために「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」（港区、令和元年7月）が改定されるなど、国際ビジネス・交流拠点の形成を図るとともに、都心部と臨海部等を結ぶ交通結節機能を担う広域拠点となっている。

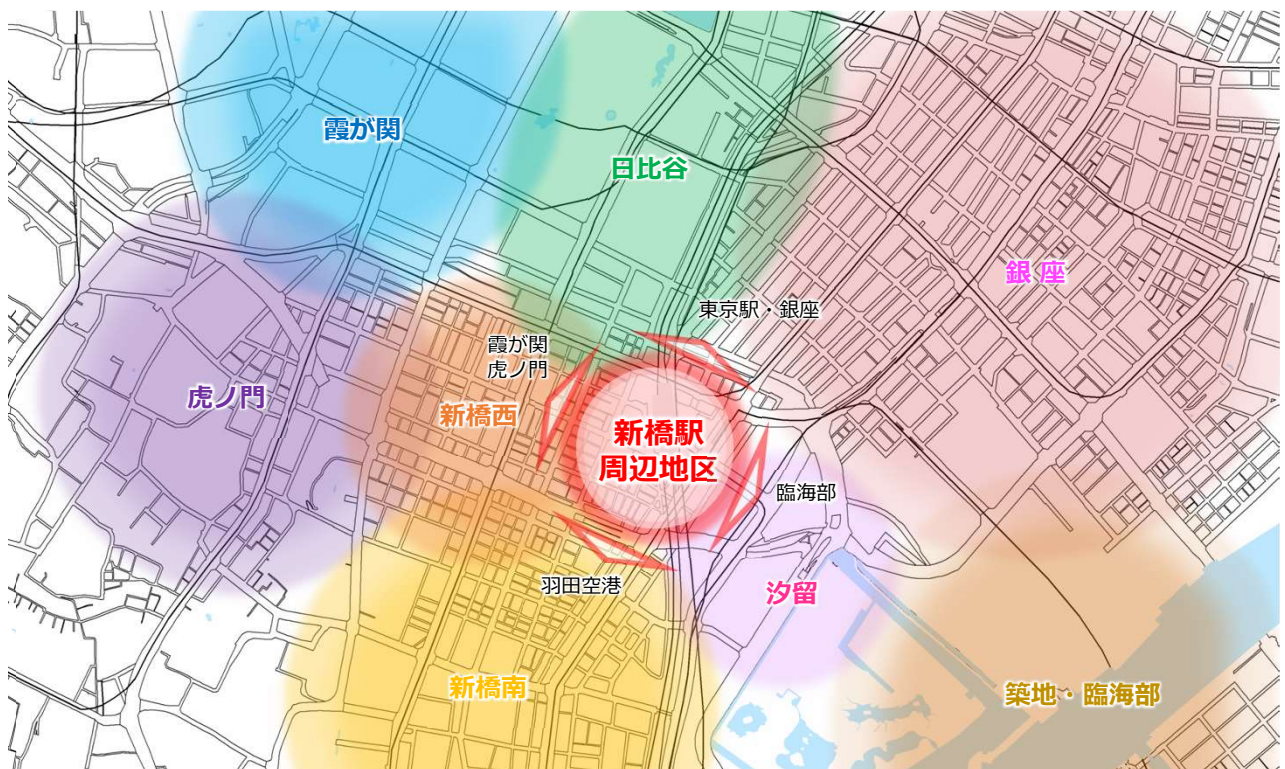


図 新橋駅周辺地区とその周辺エリア

### コラム



新橋駅（旧新橋停車場跡）は、明治5年に我が国初の鉄道が新橋・横浜間に開業した際のターミナル駅であり、鉄道の歴史発祥の地である。その後、現在の新橋駅は明治42年に開業（当時の駅名は烏森駅）し、東京地下鉄銀座線（昭和9年）、都営浅草線（昭和38年）、JR横須賀線の地下ホーム開設（昭和51年）及びゆりかもめ新橋駅（本駅）の開業（平成13年）と段階的に整備されてきた。

新橋駅周辺の周辺市街地では、都市開発が活発に実施されており、今後も継続して周辺のまちづくりが進む一方で、開発による人流の増加により、新橋駅周辺の都市基盤にも影響が及ぶことも見込まれている。

新橋駅は、日本経済の成長に伴い交通機関が乗り入れ、都市基盤も拡張されてきた（P1コラム参照）。このことにより、地下・地上・デッキレベルに設けられた歩行者ネットワークが煩雑であり、バリアフリー動線が不足している。また、駅利用者の増加に伴う滞留空間の不足や経年による各施設の老朽化といった課題を抱えており、国際ビジネス・交流拠点の形成に向け、来街者の増加に対応した都市基盤の強化が求められている。

一方で、新橋駅に接する東西のエリアでは、権利者等が主体となったまちづくり・再開発が検討されており、これらのまちづくりに合わせて東西一体となった都市基盤の抜本的な改編を行う千載一遇の機会が生じている。

こうした状況を踏まえ、東京都は、新橋駅周辺の駅前広場、鉄道駅等の都市基盤について、駅周辺のまちづくりと連携し、その充実及び強化を図るための指針を策定することを目的として、令和3年6月に「新橋駅周辺基盤整備方針検討会」を設置し検討を進め、下図の区域を対象区域（以下「新橋駅周辺地区」という。）とし、本基盤整備方針を策定した。

## - 対象区域 -

都市開発の動向がある地区及びその可能性がある地区を包含する区域を基本とし、下図のとおり対象区域を設定する。

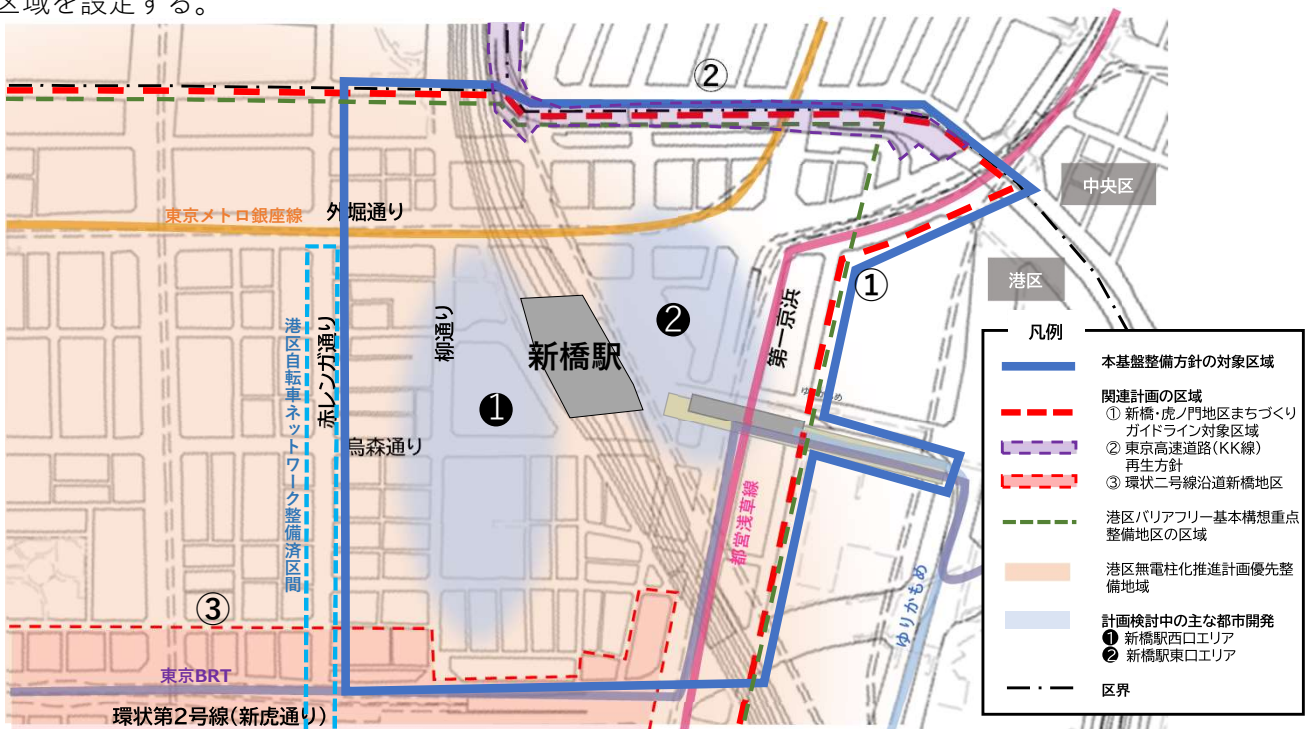


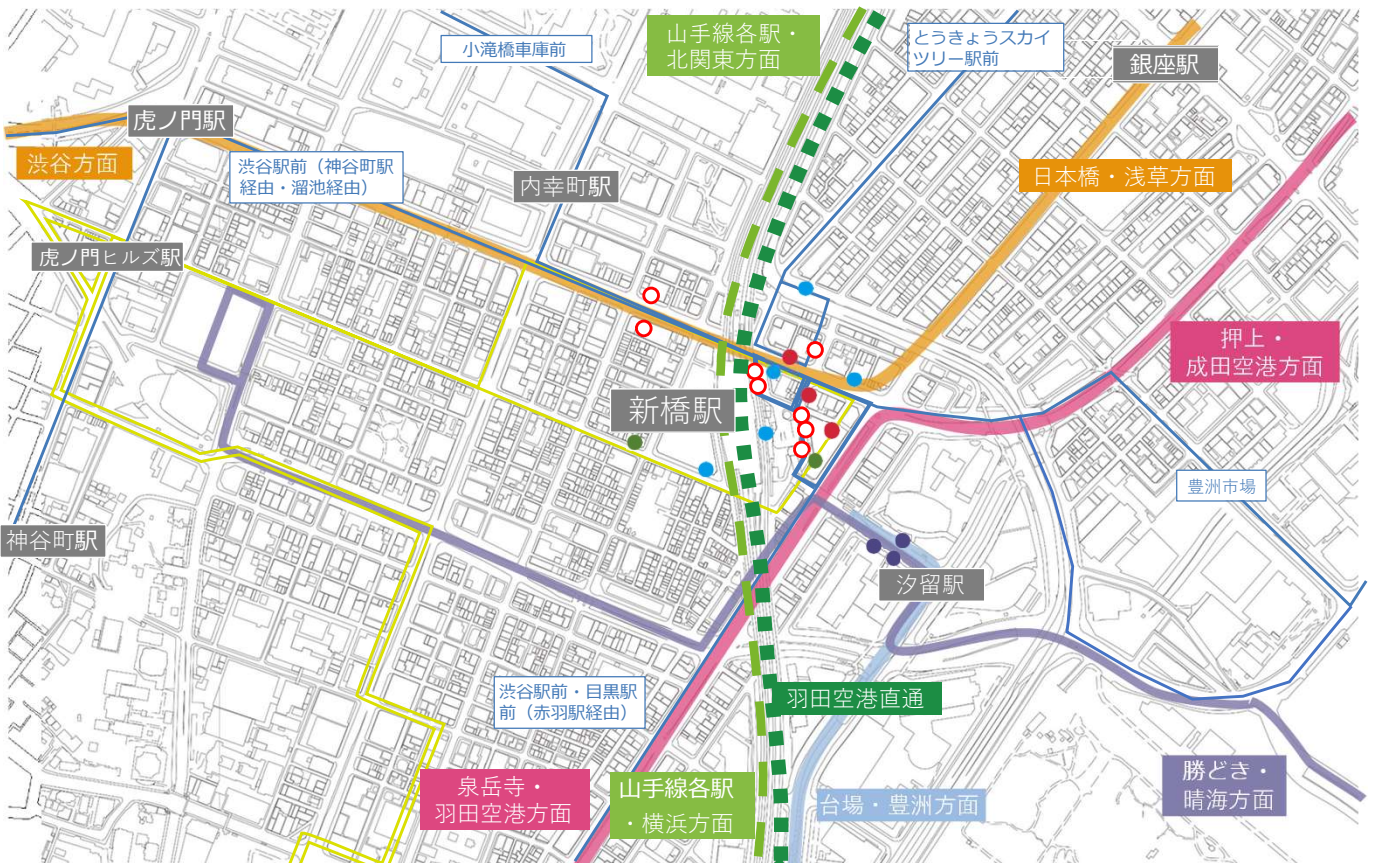
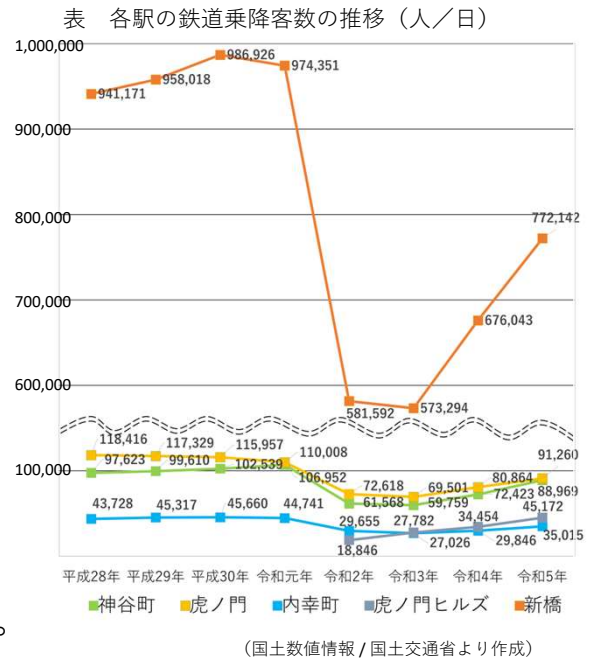
図 本基盤整備方針における対象区域

# 1 基盤整備方針の位置付け

## 1.1 新橋駅周辺エリアのまちの特性

### (1) 多様な公共交通機関が集積

- 新橋駅は、銀座、虎ノ門、霞が関等の国際ビジネス・交流拠点に近接するとともに、羽田空港、東京駅及び臨海部とのアクセス性も高い。
- 鉄道7路線が乗り入れる新橋駅は、広域を含む様々なエリアからアクセスが可能であり、令和元年までは1日90万人以上の乗降客が利用していた。新型コロナウイルス感染症対策における外出自粛により乗降客が落ち込んだものの、令和4年からは回復傾向にある。
- 新橋駅周辺には、鉄道に加え、東京BRT、都営バス7系統、ちいばす等が乗り入れている。



凡例	
	JR(山手線・京浜東北線・東海道線・横須賀線・総武快速線)
	JR羽田空港アクセス線 (2031年度開業予定)
	東京メトロ銀座線
	都営地下鉄浅草線
	新交通ゆりかもめ
	東京BRT
	都営バス
	ちいばす
	タクシー乗降場
	都営バス停留所
	東京BRT停留所
	ちいばす停留所

図 新橋駅周辺の公共交通機関路線図

## (2) 商業を中心としたにぎわいを形成

- 新橋駅西口周辺には商業・遊興施設が多く集積しており、「サラリーマンの聖地」と呼ばれる新橋らしい界わい性のある個性的な街並みとにぎわいの感じられる空間（路地空間）が存在している。
- 柳通り、新橋仲通り、烏森通り及び赤レンガ通りといった通り沿いにこれらの施設が立地し、にぎわいが連続する空間が面的に形成されている。
- SL広場をはじめとする大きな駅前広場等の象徴的な空間から小規模な飲食店が密集する空間まで多様なスケール感の空間が共存した街並みが形成されている。
- 新橋こいち祭、烏森神社例大祭等、公共空間を活用した地域に根ざしたお祭り、イベント等が実施されている。



路地空間の飲食店街



新橋駅西口のSL広場

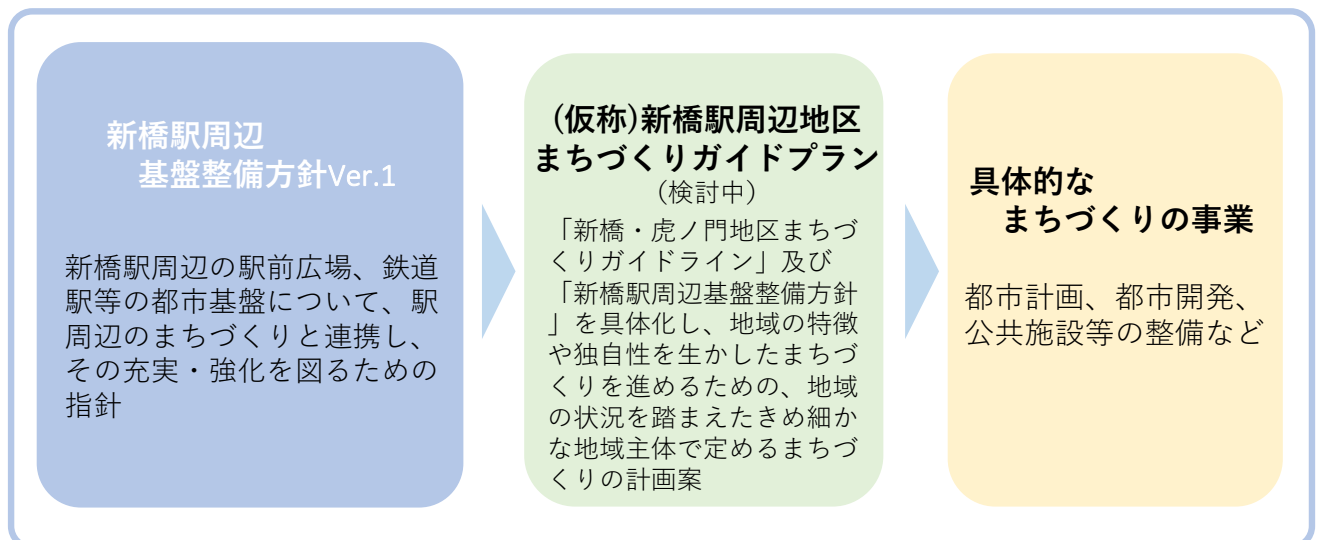


図 新橋駅周辺の商業施設位置図

## 1.2 上位計画による位置付け

- ◆・・・新橋駅周辺地区についての位置付け
- ◇・・・周辺の開発等についての位置付け
- ・・・中広域的なまちづくりの動向

<p><b>国</b></p> <p><b>特定都市再生緊急整備地域 東京都心・臨海地域 (環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆新橋駅周辺の交通結節機能の強化</li> <li>◆◇道路や敷地内通路等の連携による地上地下の重層的な歩行者ネットワーク等の充実や、駅や周辺開発に併せた交通結節機能の強化</li> <li>◆◇国際的なビジネスセンターにふさわしい拠点性と象徴性を備えた国際競争力の強化に資する景観形成にも配慮した都市開発を促進</li> </ul> <p>「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○官民のパブリック空間をウォークアブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成</li> <li>○多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口をさらに惹きつける好循環が確立された都市を構築</li> </ul> <p><b>東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)</b> (平成28年4月)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆新橋駅は、駅マネの取組が特に期待され国際競争力強化に資する駅として位置付け</li> <li>駅マネ：地方公共団体、鉄道事業者及び必要に応じて周辺施設管理者で駅に係る課題を共有し調整、解決を図る</li> <li>○国際競争力強化に資するプロジェクトとして「羽田空港アクセス線」を位置付け</li> </ul>	<p><b>都</b></p> <p><b>都市づくりのグランドデザイン (平成29年9月)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆◇街区再編や建築物の更新が進み、業務、商業、居住機能等が高度に集積し、ビジネス交流の拠点が形成</li> <li>◆◇まちの活力や雰囲気を生かした駅の改良、駅周辺の整備による交通結節機能の強化及び虎ノ門地区等との連携が進んでいる。</li> <li>○周辺の開発の機会も捉え、駅まち一体開発による、便利でにぎわいのある空間を創出</li> </ul> <p><b>東京都臨海部地域公共交通網形成計画 (令和3年3月)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇東京BRTの段階的な運行拡大を着実に実施し、臨海部各地区から都心部間のアクセス利便性向上を目指す。</li> <li>◇交通手段同士の乗継ぎ抵抗を低減した施設を整備</li> <li>◇鉄道や東京BRTと連携して路線バスの拡充・再編を行い臨海地域の公共交通網を構築</li> </ul> <p><b>都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 サステナブル・リカバリー-東京の新しい都市づくり(令和3年3月)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆まちの活力や雰囲気を生かした駅の改良及び駅周辺の整備による交通結節機能の強化</li> <li>◇東京高速道路(KK線)は、自動車専用の道路としての役割から、新たな公共的空間へ転換し、歩行者中心の空間(空中回廊)として再生</li> </ul> <p><b>2050東京戦略(令和7年3月)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○駅周辺や道路空間のリメイク、集約型地域構造への再編等により、歩き回りたくなくなる、訪れたいようなウォークアブルな空間・まちを創出</li> </ul>	<p><b>区</b></p> <p><b>港区まちづくり マスタープラン (平成29年3月)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆◇新橋駅等、拠点となる駅における交通結節機能の強化を図るとともに、主要な駅とその周辺を含めた公共交通の利用時・乗継時の利便性の向上を図る。</li> <li>◆◇老朽化建築物の更新とともに公共施設・都市機能を整備し拠点機能を向上</li> <li>○地域のにぎわいを創出するイベント等が開催できるオープンスペースの整備</li> <li>○既存公園の再配置・統合の検討</li> </ul> <p><b>新橋・虎ノ門地区 まちづくりガイドライン (令和元年7月)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆新橋駅の東西、周辺地域とつながる歩行者ネットワークの強化による回遊性向上</li> <li>◆新橋拠点 国内外との交流・連携の更なる促進に向けた交通結節機能の強化</li> <li>◆◇国内外や周辺エリアとのつながりを意識した玄関口の形成</li> <li>◆◇交通機関の乗換え・乗継ぎの利便性向上による交通結節機能の強化</li> <li>◆◇地区内ネットワーク道路(柳通り、烏森通り等)における街区再編に併せた歩道の拡幅などの一体的な整備により、特色のある魅力的な通りづくりを推進</li> <li>◇虎ノ門拠点 国際ビジネス・交流拠点にふさわしい交通結節機能の整備</li> <li>◇開発事業等の周辺では民有地内のオープンスペースと歩道が一体となった溜り空間を確保する等、質の高い豊かな歩行者空間の形成を目指す。</li> </ul>
--	--	---



周辺のまちづくりの状況

●内幸町一丁目開発

- 日比谷公園と面した街区特性を生かし、地上・地下レベルで駅や公園等とまちをつなぐ結節空間や、オフィスワーカーや宿泊施設利用者の健康増進を目的としたウェルネス促進機能等を整備し、回遊性や利便性の高い歩行者ネットワークを形成



出典：東京都都市整備局ホームページ

●築地のまちづくり

- 築地地区まちづくり事業として、水と緑に囲まれた都心の大規模な土地、歴史・文化資源などのポテンシャルを生かしながら、都心と臨海部を効果的に結びつけ、民間の力を最大限に活用して、東京や日本の持続的な成長につながるまちづくりを進める。



出典：東京都都市整備局ホームページ「築地まちづくり」

●虎ノ門ヒルズ周辺開発

- 虎ノ門駅の改良、地下鉄新駅(虎ノ門ヒルズ駅)の整備、地下広場及びバスターミナルの整備など広域交通ネットワークの拡充が図られており、それに伴い周辺では大規模な開発事業等が多く進行している。



出典：新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン (令和元年7月 港区)

●虎ノ門二丁目地区再開発

- 病院機能の継続を図りながら段階的に建築物の更新を行い、国際都市にふさわしい高度医療に対応した新病院をはじめ、防災・災害対応機能、緑道や広場を備えた複合市街地を整備。くわえて、交通ネットワーク(歩行者及び自動車)の改善を図る。



出典：港区ホームページ

●虎ノ門一丁目東地区再開発

- 細分化された土地の集約化により土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、先行する周辺開発と連携して虎ノ門駅の機能拡充などの都市機能を更新



出典：港区ホームページ

●東京高速道路(KK線)の再生

- 自動車専用の道路として供用されていたKK線上部空間を全線にわたって緑豊かな歩行者空間(Tokyo Sky Corridor)に整備



出典：東京高速道路(KK線)再生の事業化に向けた方針 (令和5年3月 東京都)

●築地川アメニティ整備構想

- 首都高速道路都心環状線の築地川区間における、快適で多様なライフスタイルを支える時代にふさわしい都市のアメニティ空間の創出に向けた整備構想



出典：築地川アメニティ整備構想 (令和元年9月 中央区)

## 2 まちづくりの目標

### 2.1 新橋駅周辺地区のまちづくりの目標

#### (1) 国際ビジネス・交流拠点及び交通結節拠点としての機能強化

東京都心部から臨海部を広域的に俯瞰すると、新橋駅周辺地区は、大手町・丸の内・有楽町・日比谷等（千代田区）、銀座・築地・晴海等（中央区）及び虎ノ門・赤坂・六本木等（港区）の都心3区を結ぶ位置に立地し、北関東から東海までをつなぐ鉄道南北軸と環状第2号線を軸とする自動車東西軸の結節点にもなっている。

新橋駅には、JR線をはじめ、東京メトロ銀座線、都営浅草線、ゆりかもめ、東京BRT、都営バス、ちいばす等の鉄道・バスが複数乗り入れており、また、その周辺は日比谷仲通りの延伸部、銀座中央通り、新虎通り等の歩行者ネットワーク形成上の重要な結節点にもなっている。今後は羽田空港アクセス線の開通、東京BRTの本格運行、Tokyo Sky Corridorの整備等、公共交通ネットワークや歩行者ネットワークの整備が更に進む計画となっている。

このため、臨海部への玄関口に位置する新橋駅周辺は、都内の各拠点との近接性や、新幹線や飛行機の利用による国内外の拠点都市とのアクセス性の高さという立地の優位性を踏まえた、多様な交通モードの充実・連携を図り、周辺エリアとも連携することで、交流が活発化する中核的な国際競争拠点としての役割が期待される。

また、都心の主要な空港からの玄関口として、特に今後需要の増加が見込まれる外国人旅行者等の訪問者に対応するため、臨海部の観光地や銀座線沿線へのアクセス強化等、交通結節拠点としての利便性向上が求められる。

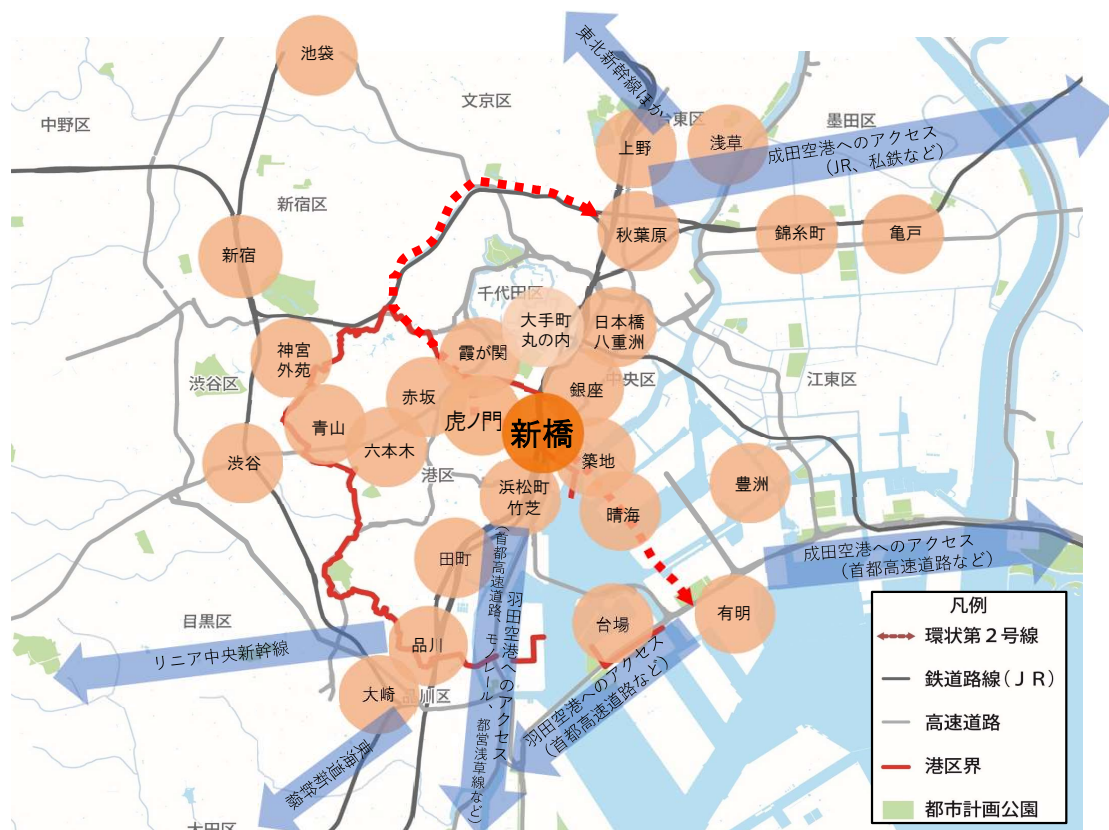


図 東京圏における新橋駅周辺地区の位置付け  
(出典：新橋・虎ノ門まちづくりガイドライン（港区）より一部加工して作成)

## (2) 周辺のまちとのつながり強化

中域的な視点で新橋駅の周辺に焦点を当てると、外堀通りの北側では、内幸町一丁目の再開発やKK線の再生などのプロジェクトが動き始めており、新たな来訪者を迎える滞留空間や周辺エリアへとつなぐ快適な歩行者ネットワークの形成が求められる。

また、新橋駅西口から虎ノ門方面に向かって、新橋駅周辺エリアの個性的な飲食店や路地が混然とした界わい性の高い魅力的な空間や、新橋西エリアとともに小・中規模で低廉なオフィスが多く立地するエリアが広がる一方、虎ノ門エリアは、大街区化等により国際水準の業務機能や生活支援機能等の拠点整備が進展しており、新橋と虎ノ門の間を多くの人々が行き交っている。「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」においては、多様なエリアが互いに連携・補完していくことで、地域のにぎわいや多様性など地区全体の魅力を一層向上し、イノベーションが生まれ続けるビジネス交流拠点の形成を目指すことが位置付けられている。そのため、立地の優位性と小・中規模オフィスの集積を生かしてスタートアップを呼び込むとともに、まちの骨格となる道路（外堀通り、新橋仲通り、烏森通り等）の歩行者空間の充実や沿道における建築物の低層部へのにぎわい施設の導入を図る等、既成市街地の個性を生かしながら、虎ノ門拠点と新橋拠点をつなぐイノベーション推進を支える場づくりが求められている。

新橋駅周辺においては、これらの周辺エリアへの玄関口として、歩行者空間を中心に、居心地が良い空間づくりをけん引する役割が求められる。

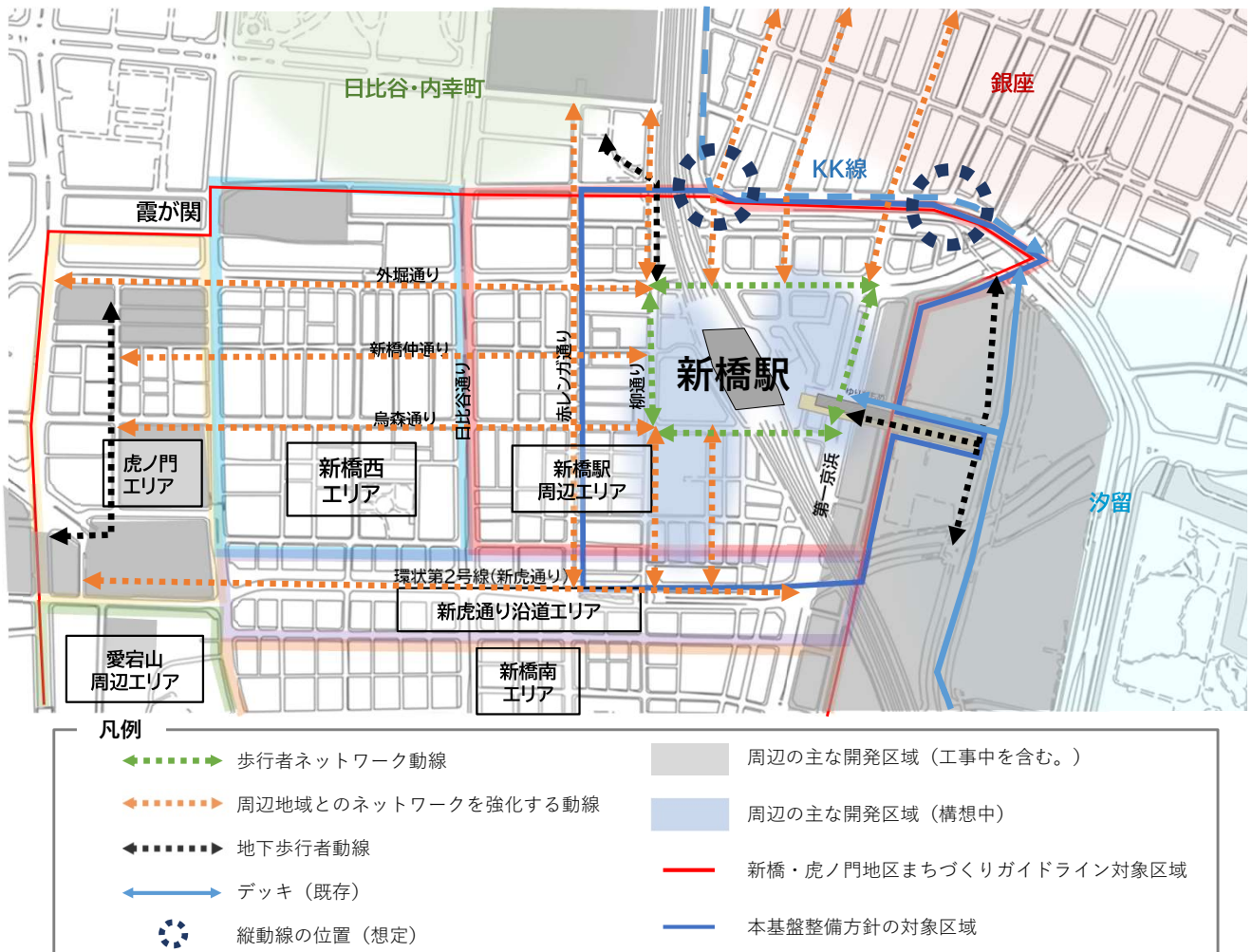


図 新橋駅周辺のまちのつながり

### (3) まちづくりの目標

東京の国際競争力の更なる強化のためには、既成市街地の個性も生かしながら成熟都市として一段と質の高い成長を遂げることが求められている。そのため、新橋駅周辺を中心として、周辺市街地での様々なプロジェクトが相乗効果を発揮し、都心部と臨海部が一体的な地域として魅力を高め、新たな価値創造や豊かな生活の実現など、まちなかで経済面・社会面でのイノベーション創出を促進し、東京が世界を魅了するイノベティブな都市へと成長することが重要である。

これに向けて新橋駅周辺地区では、都心部と臨海部の玄関口として、また、虎ノ門、内幸町、築地・臨海部等における多様なまちとの結節点として、中核的な国際ビジネス・交流拠点としての発展と多様な交通モードの充実・連携による交通結節機能の強化が求められる。

また、新橋駅前にはSL広場があり、鉄道の歴史発祥の地であることが感じられるとともに、周辺には個性豊かな飲食店が高密度に集積した界わい性の高いにぎわい空間が広がっている。これらの“新橋らしさ”を十分に生かしながら、広場等の公共空間とその沿道低層部の商業施設等が一体となったにぎわいの連続、歩行・滞留空間を中心とした居心地が良い空間づくり、公共空間等の有効活用など“新橋らしさ”を継承した人中心のまちづくりをけん引する役割が求められる。

これらを踏まえ、新橋駅周辺地区においては、東西で駅・まち・みち一体となった国際ビジネス・交流拠点として、また、周辺市街地へつながる玄関口として、人中心の居心地が良いまちづくりを推進することを、まちづくりの目標とする。

### まちづくりの目標

- 立地特性・交通結節機能を生かした国際ビジネス・交流拠点の形成
- 新橋の歴史と界わい性を継承した人中心のまちづくりの実現

～界わい性で世界を魅了するまち、多様な人・文化・空間を結ぶ新しい架け橋～

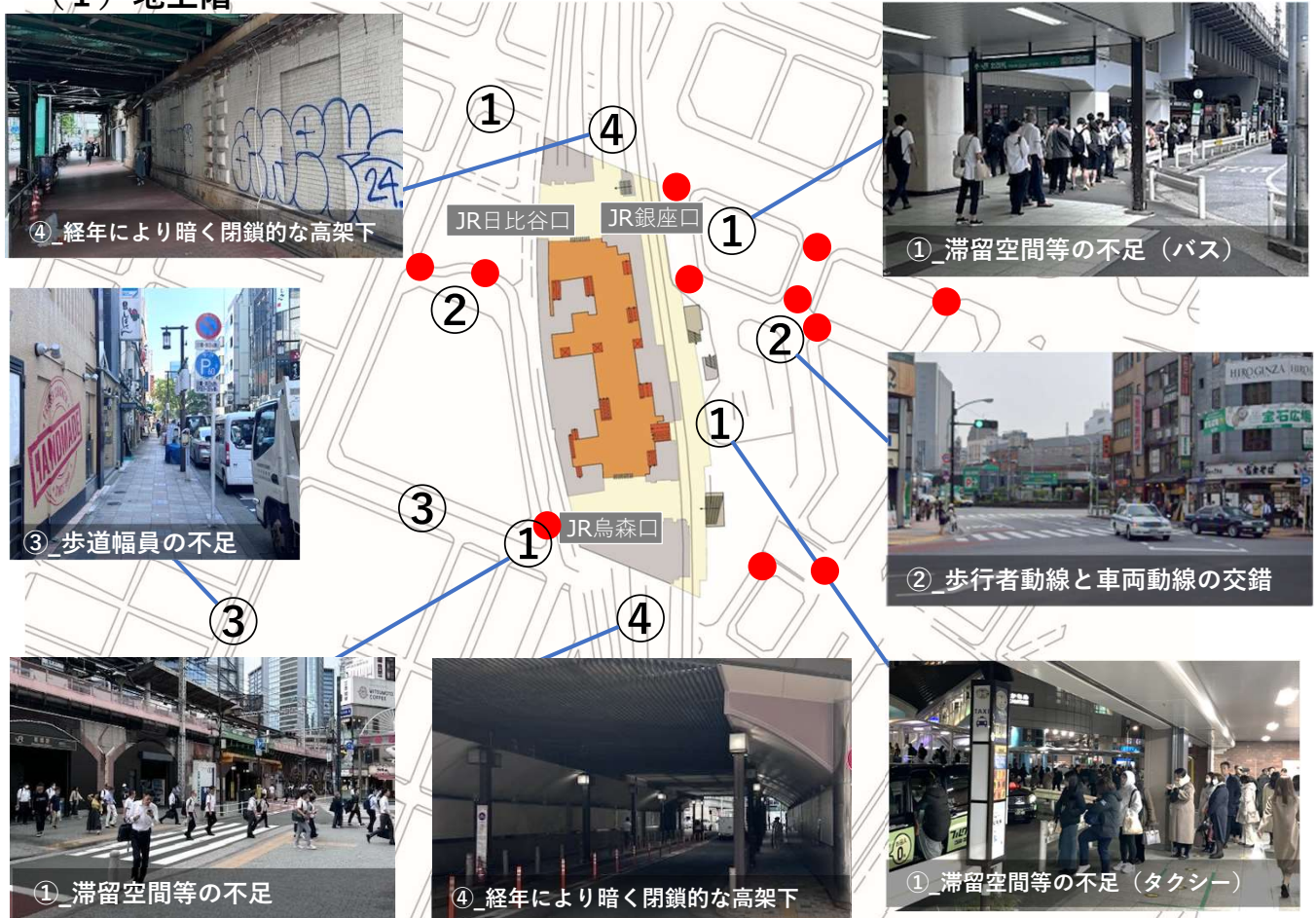


### 3 新橋駅周辺地区の課題

#### 3.1 新橋駅周辺地区の都市基盤に関する課題

新橋駅周辺地区は、これまで交通機関の開業に伴い都市基盤が拡張されてきたことにより、乗換動線や滞留空間等の歩行者利便性並びに駅東西及び周辺地域との回遊性やアクセス性に関わる課題を多く抱えている。

##### (1) 地上階



##### ① 滞留空間等の不足

- ・ JR銀座口前・日比谷口前には駅利用者、バス・タクシー利用者及び横断歩道待機者を受け入れる十分な滞留空間がなく、滞留者と歩行者が交錯している。
- ・ JR烏森口前には、駅前の滞留空間が少ない。
- ・ 烏森通りを中心とした東西の連絡動線が混雑している。

##### ② 歩行者動線と車両動線の交錯

- ・ 駅前広場内に複数の横断歩道が設置されるなど（図中●）、歩行者と車両が交錯する箇所が多い。

##### ③ 歩道幅員の不足

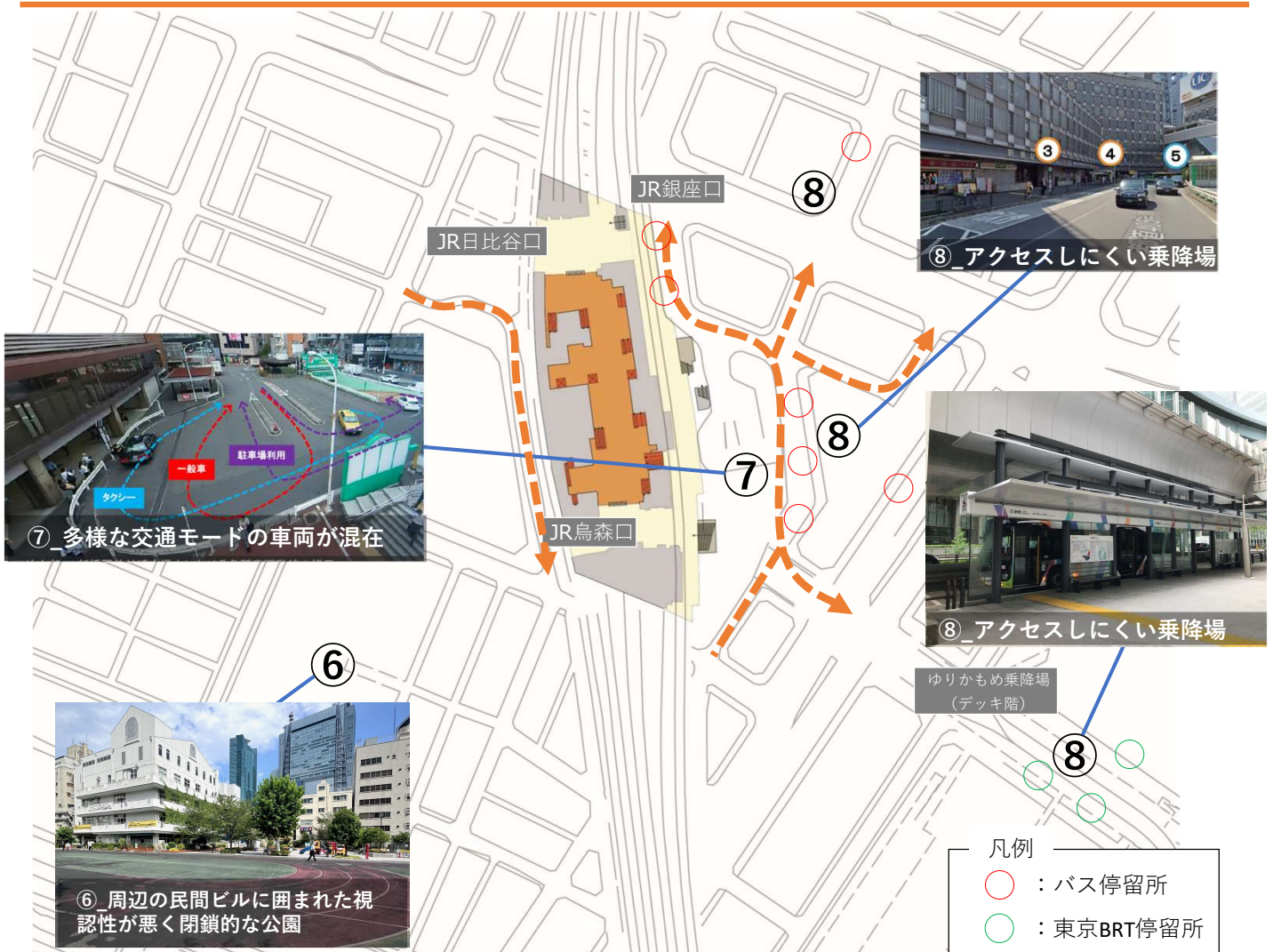
- ・ 都市計画道路（柳通り）の一部が未整備であることから、歩道幅員が狭く、歩行者空間としての快適性が低い。

##### ④ 経年により暗く閉鎖的な高架下

- ・ JR線高架下が経年により暗く閉鎖的な空間となっているため、歩行者空間としての快適性が低い。

##### ⑤ 緑の不足

- ・ 新橋駅周辺地区全体として緑が少ない。



### ⑥ 周辺の民間ビルに囲まれた視認性が悪く閉鎖的な公園

- ・周辺の民間ビルに囲まれ視認性が悪く、閉鎖的な空間となっている。
- ・通過する歩行者利用が多く、緑も少なく憩いの場となっていない。
- ・夜間の公園内での飲酒など治安及び安全性に課題がある。

### ⑦ 多様な交通モードの車両が混在

- ・路線バス、タクシー、駅利用一般車両、駐車場利用一般車及び荷さばき車両の5種車両の流入と動線が交錯している。
- ・駅前広場に対して入口交差点が複数箇所あり、通過交通を助長している(図中→→)。

### ⑧ アクセスしにくい乗降場

- ・路線バス乗降場の一部及びちいばす乗降場は、地上車道部の横断又は地下からのアクセスが必要
- ・東京BRTの乗換利便性が低い。
- ・ゆりかもめへの乗換経路が限定されている。

(2) 地下階



① 地下通路・乗換経路の混雑

- ・交通機関相互の地下乗換経路や、地上と地下を結ぶ乗換経路が混雑している。
- ・汐留への経路が混雑している。

② 銀座線の改札口、駅コンコース・ホームの混雑

- ・ホーム階からの混雑が改札階まで影響し、混雑している。

③ 乗換動線の一部がバリアフリー未対応

- ・地下コンコース間に高低差約1.5m～4 m程度の階段（銀座線改札口及び浅草線改札口）があるが、乗換動線の経路上にバリアフリールートが確保されていない。

# 新橋駅周辺地区の都市基盤に関する課題 (地上白地図と地下構造の重ね図)

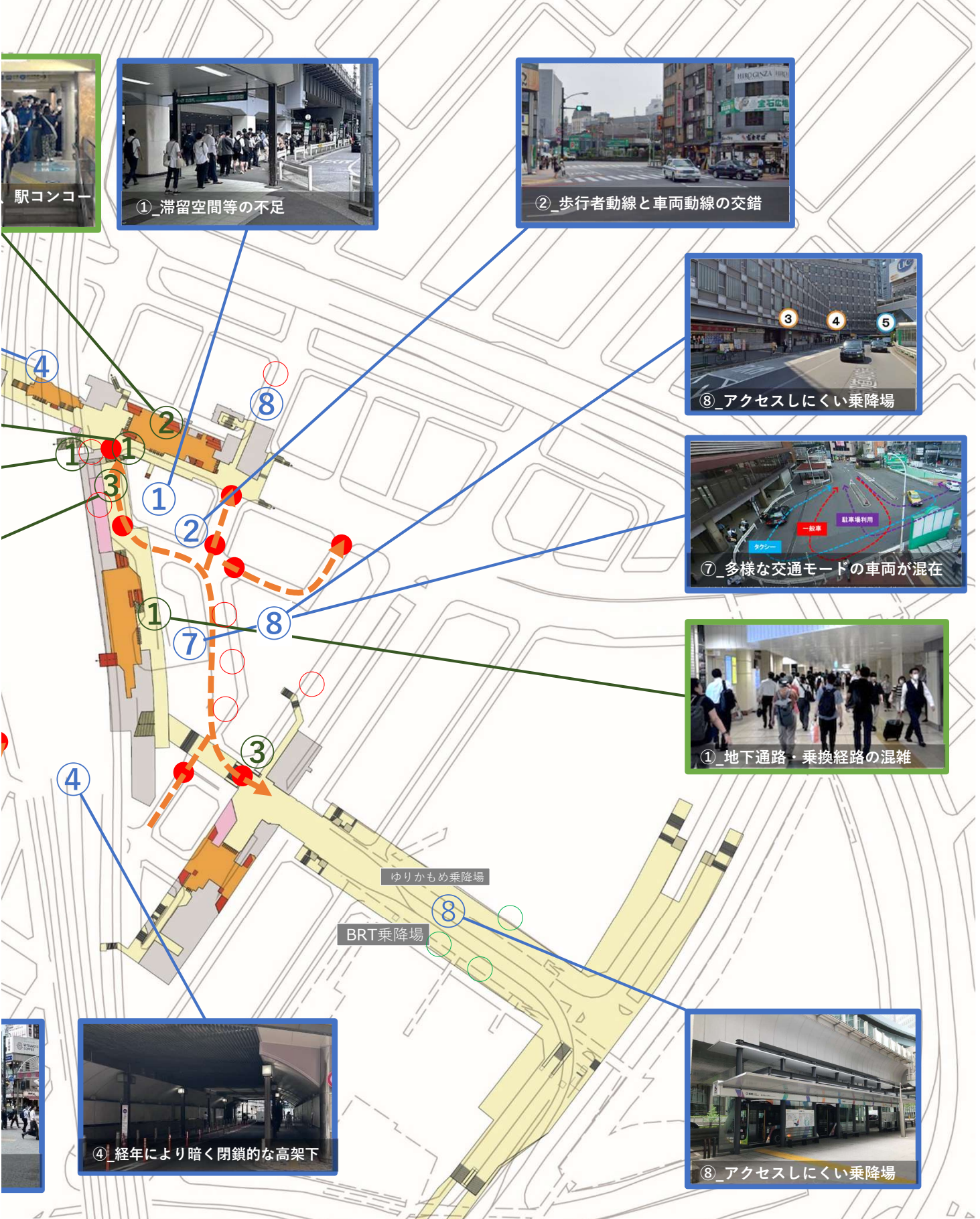


- 凡例
- : 横断歩道
  - ▶ : 通過交通
  - : バス停留所
  - : BRT停留所

- 地下通路・コンコース等
- ラチ内コンコース
- ラチ内昇降機等
- 商業等
- コア等
- 駐車場・車路等

青枠 … 地上階の課題

緑枠 … 地下階の課題



## 4 基盤整備の方針

### 4.1 基盤整備の目的

新橋駅周辺地区においては、立地特性・交通結節機能を生かした国際ビジネス・交流拠点の形成や、周辺市街地へつながる人中心のまちづくりの実現を目指す。そのため、

- ・地下・地上・デッキ階にまたがる多様な交通機関の乗換動線の強化や、周辺の開発需要も踏まえた混雑緩和のための空間整備、従来の都市機能の適正化等による**交通結節機能の強化・拡充**を進める
- ・広域的なつながりを意識した重層的な歩行者ネットワークの拡充や、回遊の起点となるにぎわいが溢れる豊かな滞留空間の確保を図り、**歩行・滞留空間の拡充**を進める

ことを基盤整備の目的とする。

## ■ 基盤整備の方向性

### 1 交通結節機能の強化・拡充

- ①乗換動線の強化及び混雑緩和のための空間整備
  - ・東口交通広場の再整備
  - ・銀座線の駅改良
  - ・地下歩行者動線の拡充・新設
  - ・主要な縦動線（トランジットコア）の整備
- ②周辺開発と一体となった従来機能の最適化
  - ・バス・タクシー機能の最適化
  - ・都市計画駐車場及び公共駐輪場の機能更新

### 2 歩行・滞留空間の拡充

- ③広域的なつながりを意識した重層的な歩行者ネットワークの拡充
  - ・虎ノ門方面の歩行者動線の拡充
  - ・内幸町及び銀座方面の歩行者動線の拡充
  - ・駅東西の歩行者動線の拡充
- ④広場等による滞留空間の拡充
  - ・SL広場の再整備
  - ・東口歩行者広場及び烏森口広場の新設
  - ・桜田公園の再整備

## 4.2 基盤整備の主な考え方

### 1 交通結節機能の強化・拡充

新橋駅周辺地区の交通結節機能の強化・拡充に当たっては、都心エリアにおける都市交通のハブとしての機能の形成を目指す。

#### ○東口交通広場の再整備

東口交通広場は、歩車交錯の改善及び周辺道路の交通の円滑化を図るため、新たなロータリー型の形状を検討する。また、路線バス等への乗換利便性の向上及び機能の最適化を図る。

#### ○タクシー・荷さばき車両の機能の再配置

タクシー機能は、地域の需要を踏まえた上で、駅の東西で機能連携しながら再編を図る。また、荷さばき車両（駅関連の荷さばき車両を含む。）の機能は、原則として再開発ビル内に配置する。

#### ○銀座線の駅混雑の緩和

虎ノ門や内幸町等の周辺エリアの開発による更なる混雑に対応するため、改札口位置の変更、通路の一部拡幅等により、駅構造の改良を図る。

#### ○地下歩行者動線の拡充・新設

将来的に鉄道間の乗換動線上において、歩行空間が更に不足することが懸念されるJR線や銀座線の地下コンコースにおける歩行者動線の拡充や、銀座線⇄浅草線の乗換動線の新設による歩行者動線の拡充、バリアフリー動線の確保により、混雑を緩和し乗換利便性を高める。

#### ○トランジットコアの整備

地下鉄⇄JR⇄ゆりかもめの縦方向の乗換動線を拡充するトランジットコアを整備し、既存縦動線からの乗換分散による混雑解消及びバリアフリーの拡充により、乗換利便性を高める。また、各鉄道機関と東京BRTを含む路線バスへの乗換利便性も高める。

#### ○都市計画駐車場の機能更新

都市計画駐車場は、新橋駅周辺エリアでの駐車需要を踏まえ、附置義務駐車場も含めて適切な規模を検討した上で、機能更新する。

#### ○自転車交通環境の整備

新橋駅周辺エリアでの駐輪需要を踏まえ、設置義務自転車等駐車場も含めて適切な規模を検討した上で、一般利用が可能な民設民営自転車等駐車場を整備するとともに、自転車シェアリングポートを適切に配置する。

また、自転車通行空間の整備を推進する。

#### ○案内サインの整備

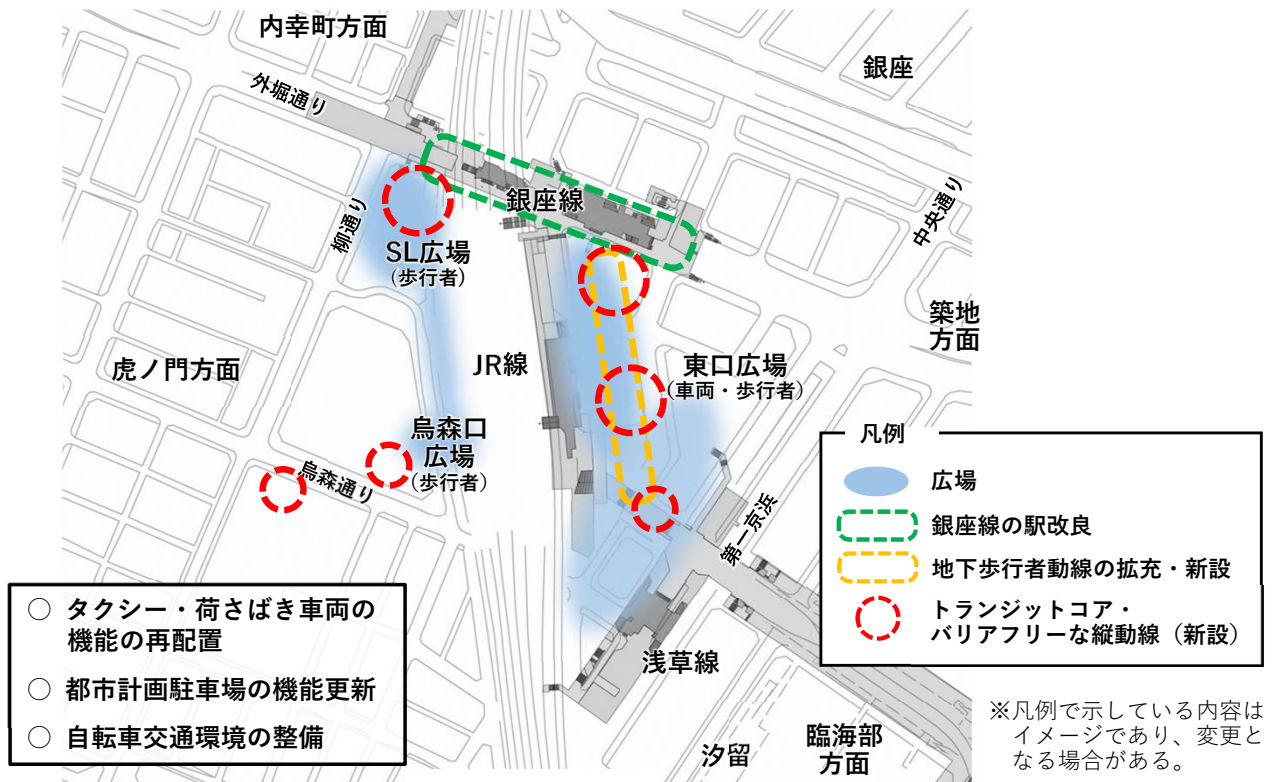
新橋駅周辺地区内で統一感のあるユニバーサルデザインに配慮した案内サインを整備する。

地上・地下 交通結節機能の強化・拡充

【現状】



【将来（イメージ）】



## 2 歩行・滞留空間の拡充

歩道、歩道状空地、広場等の公共的空間とその沿道低層部の商業施設等が一体となり、駅周辺と周辺市街地のにぎわいが連続した楽しく歩けるウォーカブルな歩行者空間を形成することで、新橋駅周辺の個性や魅力を生かしたまちづくりを目指す。また、拠点駅の機能強化に向けた重層的な歩行者ネットワークの形成とバリアフリー化の推進を図る。これらにあわせて、移動手段の多様化、無電柱化の推進及び公共的空間における豊かな緑の創出により、快適性の高い空間形成を図る。

### ○虎ノ門及び新虎通り方面の歩行者動線の拡充

界わいの高い飲食店街への来訪者や虎ノ門方面の歩行者などの利用が想定される柳通り及び烏森通りは、緑豊かで快適な楽しく歩ける歩行者空間を拡充する。また、新橋仲通りは、人中心とした歩行者空間の更なる拡充により、虎ノ門方面の市街地との歩行者ネットワークの形成を検討し、虎ノ門方面の市街地とのつながり及び新虎通りなどとのにぎわいの連続を強化する。

### ○内幸町及び銀座方面の歩行者動線の拡充

内幸町一丁目地区の再開発等により想定される歩行者増加に対応した地上・地下レベルでの歩行者空間、バリアフリー動線、トランジットコア等を整備する。

外堀通り北側の将来的な周辺まちづくりに合わせ、地上レベルの歩行者空間の拡充や、銀座線新橋駅北側の地下歩行空間の拡充の可能性を検討するとともに、デッキレベルではTokyo Sky Corridorとの接続を検討し、東京駅、内幸町及び銀座方面への重層的な歩行者ネットワークの拡充を図る。

### ○駅東西の歩行者動線の拡充

鉄道高架下の歩行者空間の環境改善、銀座線駅改札外通路の混雑緩和、トランジットコアの整備等による地上・地下・デッキの縦動線の整備及びバリアフリーの拡充により、東西のまちをつなぐ歩行者ネットワークを強化する。

あわせて、周辺状況を踏まえた更なる東西のつながり強化のため、将来的な東西地下通路整備を検討する。

### ○広場等による滞留空間の拡充

JR新橋駅東口中央部には、交通機関の乗換利用者の往来を可能とするとともに、銀座及び築地方面の歩行者ネットワークへとつながる起点となる、臨海部への入り口としての象徴的な歩行者広場を確保する。

また、JR新橋駅西口は、歩行者を中心とした市街地を形成するため駅前広場を拡充し、にぎわいや交流の場となる面的な歩行・滞留空間を整備するとともに、新橋らしさを象徴する場としてのSL広場を再配置する。

これらの滞留空間は、帰宅困難者対策等、地域の防災力向上に資する機能も有するものとして整備する。

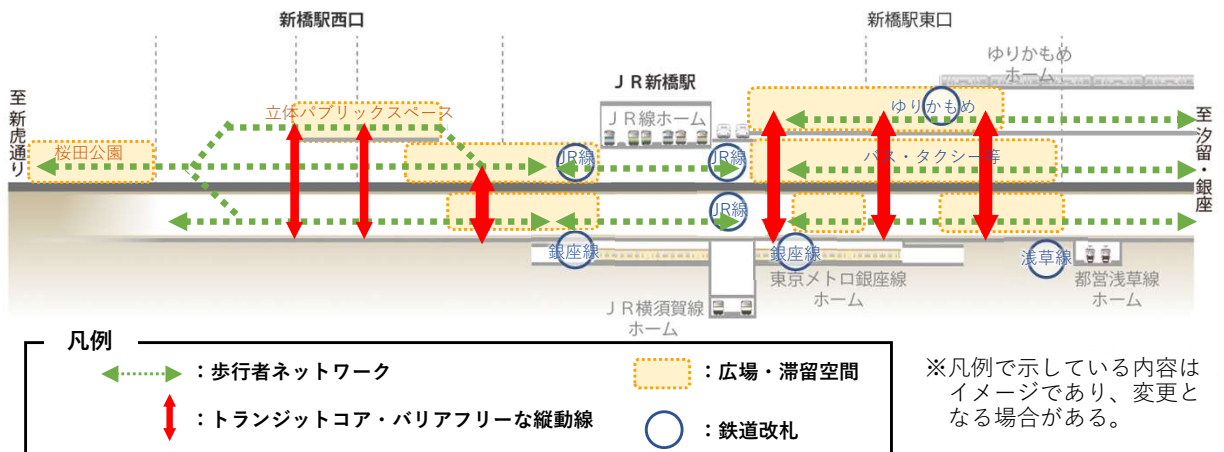
### ○震災復興小公園である桜田公園の再整備

災害発生時の地域集合場所としての機能を維持した上で、来街者、地域住民及び就労者が憩える緑の広場として、桜田公園を再整備する。

地上・地下・デッキ  
歩行・滞留空間の拡充【将来（イメージ）】

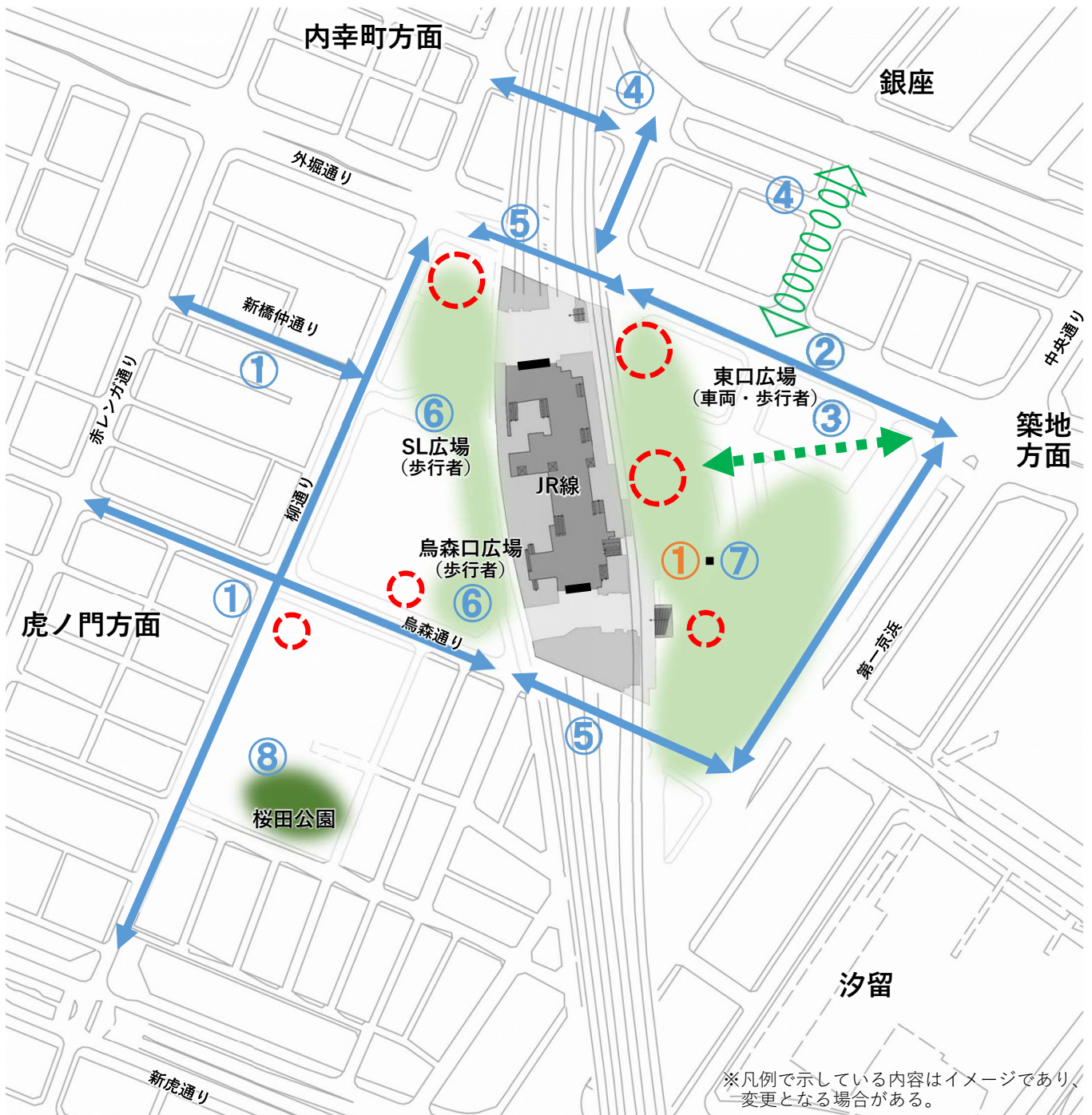


重層的な歩行・滞留空間の拡充【将来（イメージ）】



### 4.3 基盤整備方針図

#### (1) 地上階



※凡例で示している内容はイメージであり、変更となる場合がある。

凡例	
	トランジットコア・バリアフリーな縦動線（新設）
	歩行者動線（既存・拡充）
	歩行者動線（新設）
	将来的な動線拡充・新設
	鉄道駅改札口（既存）
	広場
	公園

## 1 交通結節機能の強化・拡充

### (東口交通広場の再整備)

- ① 新たなロータリー型の形状を検討
  - ▶ 広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを整序化
  - ▶ 路線バス乗り場の適正配置により利便性の向上を図り、新橋駅周辺地区全体でのバス機能を強化するとともに、タクシー機能を再配置

## 2 歩行・滞留空間の拡充

### (虎ノ門及び新虎通り方面の歩行者動線の拡充)

- ① 柳通り及び烏森通りの歩道幅員拡幅・再整備
  - ▶ 柳通りのうち、烏森通りから南側の区間は、都市計画で定められた道路幅員に拡幅することで環境軸である新虎通りとの連携を図り、みどりのネットワーク、緑陰空間及びにぎわい空間を形成
  - ▶ また、烏森通りから北側の区間は、駅前広場と一体となったにぎわいの創出や緑陰空間を形成するため、歩行者空間を拡充
  - ▶ 烏森通りは、周辺開発のオープンスペースと一体的に歩道を拡幅・再整備し、歩行者空間を拡充
  - ▶ 新橋仲通りは、人中心の歩行者空間としての更なる拡充を検討

### (内幸町及び銀座方面の歩行者動線の拡充)

- ② 外堀通り歩道部の改良
  - ▶ 車両と歩行者の交錯を減らし、銀座・築地方面への歩行者ネットワークを拡充
- ③ 東口広場内にJR新橋駅から中央通りへつながる歩行者動線を再開発ビルと一体的に検討
  - ▶ 新橋駅と銀座・築地方面とのつながりを強化する歩行者ネットワークを形成
- ④ 駅北側への歩行者空間拡充
  - ▶ 外堀通り北側の将来的な周辺まちづくりに合わせ、地上レベルの歩行者空間を拡充

### (駅東西の歩行者動線の拡充)

- ⑤ 鉄道高架下の歩行者空間の改善
  - ▶ 烏森通り及び外堀通りの高架下の歩道空間の改善により、東西歩行者ネットワークを強化

### (広場等による滞留空間の拡充)

- ⑥ SL広場の再整備及び烏森口広場の新設
  - ▶ 既存の都市計画道路を見直し、SL広場から烏森口前面まで連続した、新橋駅を象徴する緑豊かな駅前広場として滞留空間を拡充・再整備
- ⑦ 東口歩行者広場
  - ▶ 臨海部への玄関口としての象徴的な広場として新たな魅力を創出
- ⑧ 桜田公園の再整備
  - ▶ 既存の公園を整形し、周辺開発との一体性や連続性を確保し、誰もが憩えるにぎわいある公園に再整備

(2) 地下階



凡例			
	歩行者動線 (既存・拡充)		鉄道駅改札 (既存)
	歩行者動線 (新設)		トランジットコア・バリアフリーな縦動線 (新設)
	将来的な動線拡充・新設		東口地下銀座線接続通路・地下通路の整備

## 1 交通結節機能の強化・拡充

### (銀座線の駅混雑の緩和)

#### ① 銀座線駅改良

- ▶改札口位置の変更、通路の一部拡幅等により駅コンコースやホーム階の混雑を緩和

### (地下歩行者動線の拡充・新設)

#### ②③ 東口地下銀座線接続通路・地下通路の整備

- ▶既存地下通路の混雑緩和及び銀座線・浅草線乗換動線の拡充・バリアフリールート  
の確保

### (トランジットコアの整備)

#### ④ トランジットコアの整備

- ▶縦方向の乗換動線を拡充・バリアフリールート  
の確保
- ▶周辺エリアとのつながりを意識した歩行者広場と一体となった象徴的な空間形成
- ▶銀座口側のトランジットコアは、既存縦動線からの乗換分散を図る配置を検討

### (都市計画駐車場の機能更新)

- ・都市計画駐車場の適切な規模を検討

- ▶将来整備される駐車場台数を踏まえ、駅周辺エリアの駐車需要に適切に対応

### (自転車交通環境の整備)

- ・一般利用可能な民設民営自転車駐車場の適切な規模を検討

- ▶既存の駐輪場の現況を踏まえて、建物内での新規整備を含めたエリアでの駐輪場の  
在り方を検討

## 2 歩行・滞留空間の拡充

### (内幸町及び銀座方面の歩行者動線の拡充)

#### ① 銀座線駅改良

- ▶改札口位置の変更、通路の一部拡幅等により東西改札外通路の歩行者動線を拡充

#### ② 東口地下銀座線接続通路・地下通路の整備

- ▶地下の歩行者ネットワークの幹線として汐留方面と内幸町方面のつながりを強化

#### ③ 銀座線コンコースに接続する南北地下通路整備

- ▶内幸町方面と新橋駅周辺とのつながりを補完

#### ④ 駅北側への歩行者空間拡充の検討

- ▶外堀通り北側の将来的な周辺まちづくりに合わせた銀座線新橋駅北側の地下歩行  
空間の拡充検討
- ▶銀座線駅北側のTokyo Sky Corridor方面へのつながりの将来検討

### (駅東西の歩行者動線の拡充)

#### ⑤ 東西をつなぐ地下通路の整備の検討

- ▶新橋駅東西のつながりを補完

(3) デッキ階



1 交通結節機能の強化・拡充

(トランジットコアの整備)

- ① 地下階からデッキ階までつながる縦動線の整備により乗換動線を強化
  - ▶ 再開発ビルと一体的な整備による快適な乗換動線を検討

2 歩行・滞留空間の拡充

(内幸町及び銀座方面の歩行者動線の拡充)

- ① 新橋駅と銀座方面、汐留方面及び内幸町方面とのつながりを強化する歩行者ネットワークを形成
  - ▶ 東口にトランジットコアとゆりかもめコンコースをつなぐ動線を再開発ビルと一体的に検討

- ② Tokyo Sky Corridorとの接続
  - ▶ デッキレベルのTokyo Sky Corridorとつなぐ動線を検討

(広場等による滞留空間の拡充)

- ③ デッキレベルの滞留空間を形成
  - ▶ 西口に立体パブリックスペースを再開発ビルと一体的に検討

## 5 実現に向けて

### 5.1 新橋駅周辺の周辺市街地におけるまちづくりの見通し

本基盤整備方針の実現に当たっては、周辺市街地である虎ノ門、内幸町、築地等における開発による多様なまちづくりと連携するとともに、羽田空港アクセス線、東京BRT、Tokyo Sky Corridor等の整備にあわせ、周辺エリアとつながる玄関口としての新橋駅周辺地区の役割と機能の強化を進めていく必要がある。

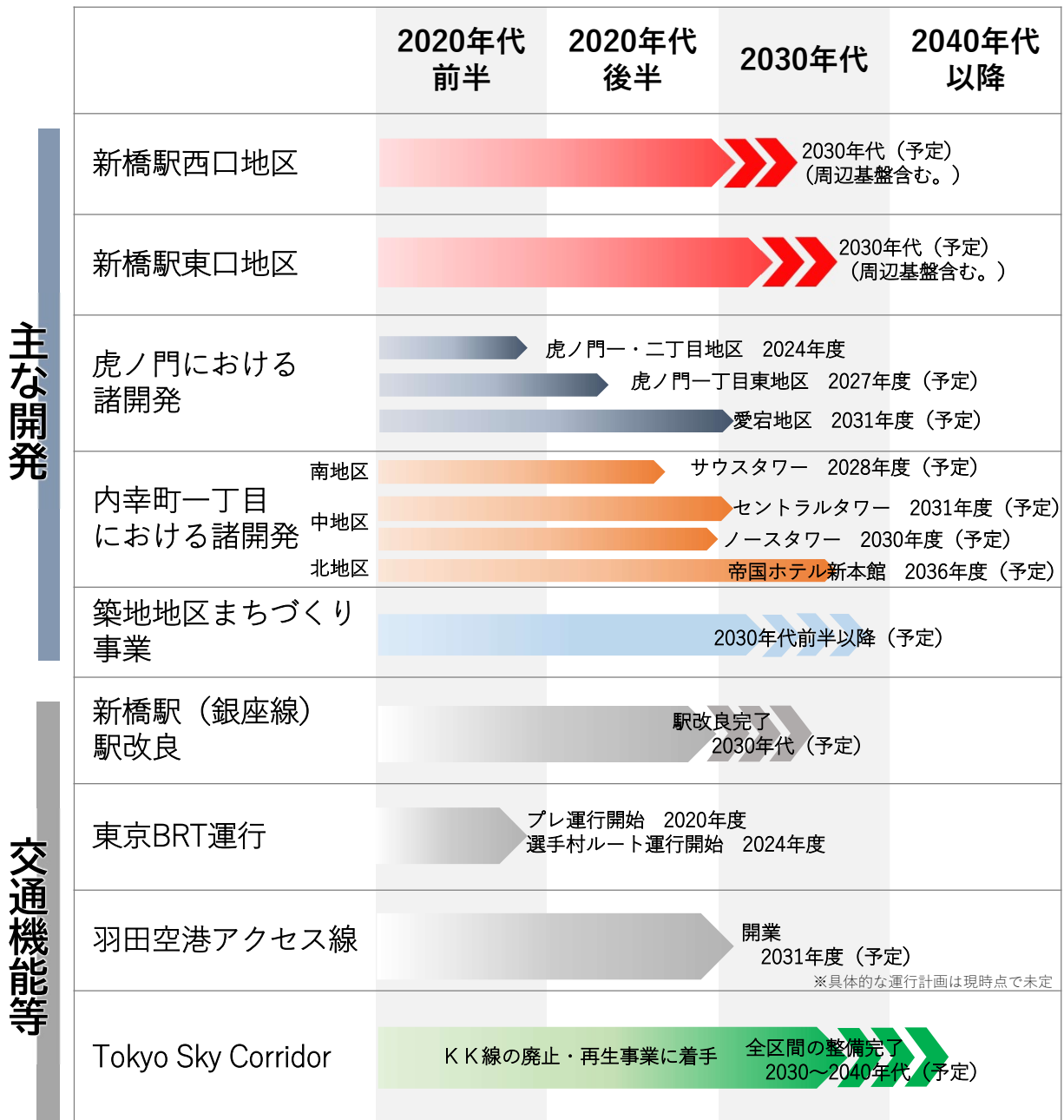


表 新橋駅周辺地区と周辺市街地におけるまちづくりの見通し

## 5.2 今後の検討事項

### (1) (仮称) 新橋駅周辺地区まちづくりガイドプランについて

今後、本基盤整備方針や「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」を踏まえ、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において、具体的なまちづくりの計画の検討を進め、「(仮称)新橋駅周辺地区まちづくりガイドプラン※」を策定することが予定されている。

ガイドプランは、本基盤整備方針で取りまとめた各基盤施設のほか、

- 国際競争力の強化に資する都市機能の導入
  - “新橋らしさ”を継承した都市景観の創出
  - 都市空間の緑化
  - 環境や防災に配慮したまちづくり
  - エリアマネジメント
- 等

について、その具体的な内容、新橋駅東西のまちづくり・再開発における連携・役割分担した整備の進め方等の検討が進められることとなる。

※地域が主体となって定める、地域の特徴や独自性を生かしたきめ細やかなまちづくりの計画

### (2) 東西まちづくり・再開発等の事業化に向けた検討事項

引き続き、以下の点に留意しながら、上記取組等を適切に誘導し、まちづくりと一体となった基盤整備の実現を図っていく。

- 質の高い基盤施設の整備及び管理運営の実現
- 都市施設、市街地開発の都市計画等の適切な運用
- 既存機能を維持しながら、段階的な基盤整備を実現する手法
- 新橋駅の周辺市街地における開発事業等との連動

なお、本基盤整備方針では、新橋駅・外堀通り北側エリアにおいて「将来的な動線拡充・新設検討」を行うこととしており、このエリアにおいて将来的にまちづくり・再開発等が実施されるときには、この趣旨を踏まえ検討するものとする。また、新橋駅東口交通広場の再整備や駅北側への地下歩行者空間の拡充等については、当該北側エリアにおける検討内容との整合も図りながら、引き続き関係者間で検討・調整を行い、整備方針の深度化を図ることとする。

### (3) その他の検討事項

新橋駅周辺が国際ビジネス・交流拠点及び交通結節拠点としての機能をより効果的に発揮するためには、更に周辺のエリア（内幸町方面、Tokyo Sky Corridor方面、築地方面等）ともつながりの強化を図る必要がある。そのため、本基盤整備方針に特段の定めのない都市基盤についても、必要に応じて、更なる充実・強化を図るための検討を行うこととする。

上記(2)(3)の検討内容を踏まえ、必要に応じて本基盤整備方針を改定するものとする。

## 新橋駅周辺基盤整備方針検討会

### 構成員名簿

座長	政策研究 大学院大学	客員教授	岸井隆幸
副座長	東京科学大学	名誉教授	中井検裕
構成員	東京都	都市整備局 都市づくり政策部	土地利用計画課長
		都市整備局 都市づくり政策部	まちづくり専門課長
		都市整備局 都市基盤部	都市基盤事業 推進専門課長
	港区	街づくり支援部	再開発担当課長
			土木管理課長
	東日本旅客鉄道 株式会社	グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門	都市計画・エネルギー・企 画ユニットマネージャー
		首都圏本部 企画総務部	企画部長
	東京地下鉄 株式会社	まちづくり連携 プロジェクトチーム	まちづくり連携 プロジェクトチーム 担当課長
		鉄道本部鉄道統括部	開発連携・ 工事調整担当課長
	東京都	交通局自動車部	計画課長
	株式会社 ゆりかもめ	技術部	施設課長
		総務部	連携企画課長
	国土交通省	関東地方整備局	東京国道事務所長
オブ ザーバー	国土交通省	都市局 都市計画課	施設計画調整官
	東京都	都市整備局 市街地整備部	拠点整備事業専門課長
事務局			
東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 都心業務部			

---

MEMO

新橋駅周辺基盤整備方針 Ver.1

令和8年3月

編集・発行 | 新橋駅周辺基盤整備方針検討会

本方針に使用している地図は、電子国土基本図（国土地理院）を加工して作成したものである。