

# 築地市場跡地の諸条件

日本大学理工学部 土木工学科

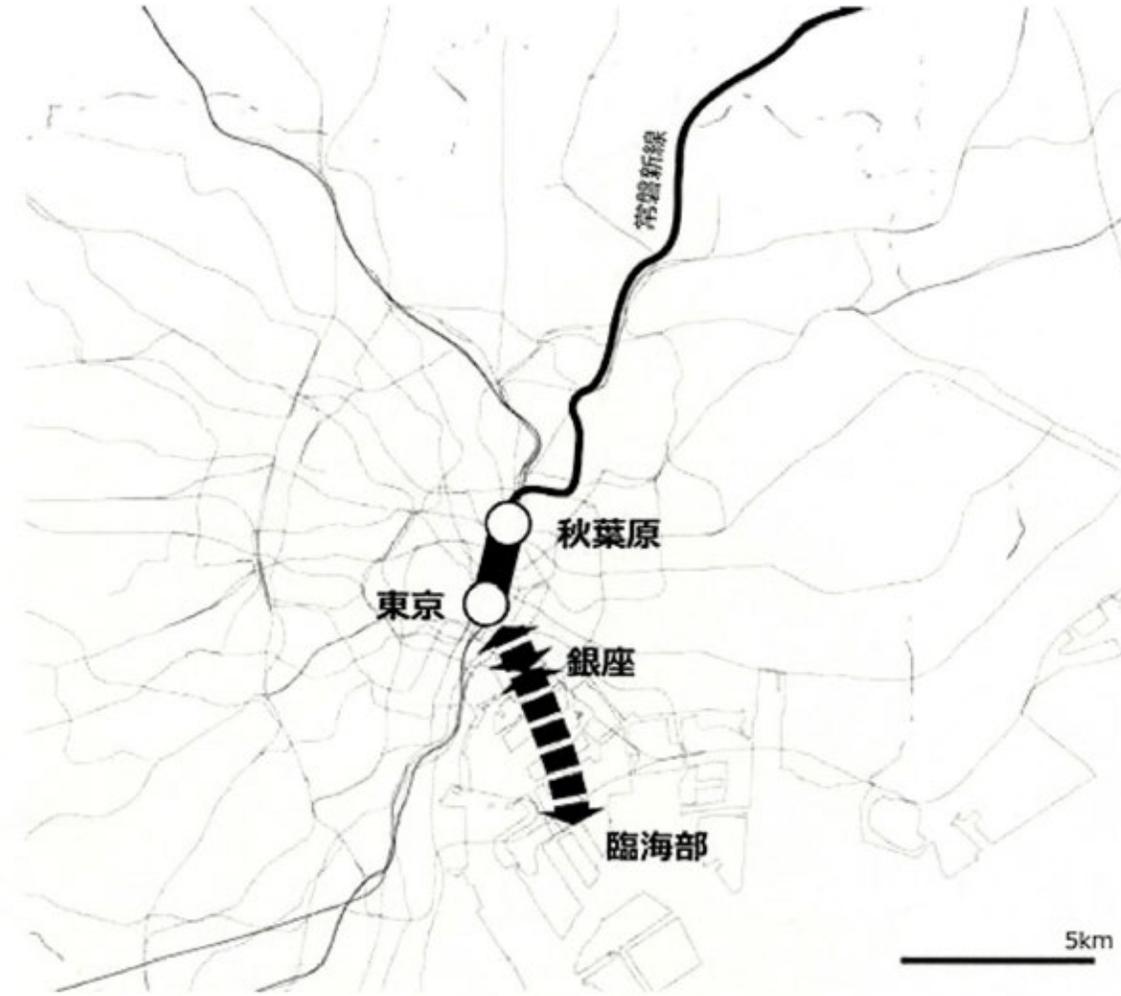
岸井 隆幸

- 広域交通条件：鉄道・舟運・道路
- 敷地計画条件：アクセスポイントと計画課題
- 土地利用区分：ゾーン規模のイメージ共有
- まとめ：築地跡地の特性 と 今後の調整課題

# 鉄道条件 交政審答申 2016：筑波-柏の葉-秋葉原-東京駅-銀座-築地-展示場



注1) 「路線の新設」には貨物線の旅客線化を含む  
 注2) 「既設路線の改良」には複々線化は含まない



# 舟運：築地 = 舟運 と陸上交通 との 結節点

## 緩傾斜堤防+船着き場：水辺重視のまちづくり



※航路2、3及び周遊航路の詳細な運航日、ダイヤ等は決まり次第、お知らせします。  
※航路2、3では定期的な運航に加え、イベント等と連携した企画便の運航を予定しています。

## 道路条件

### <首都高速道路>

晴海線2期との調整が必要

### <幹線道路>

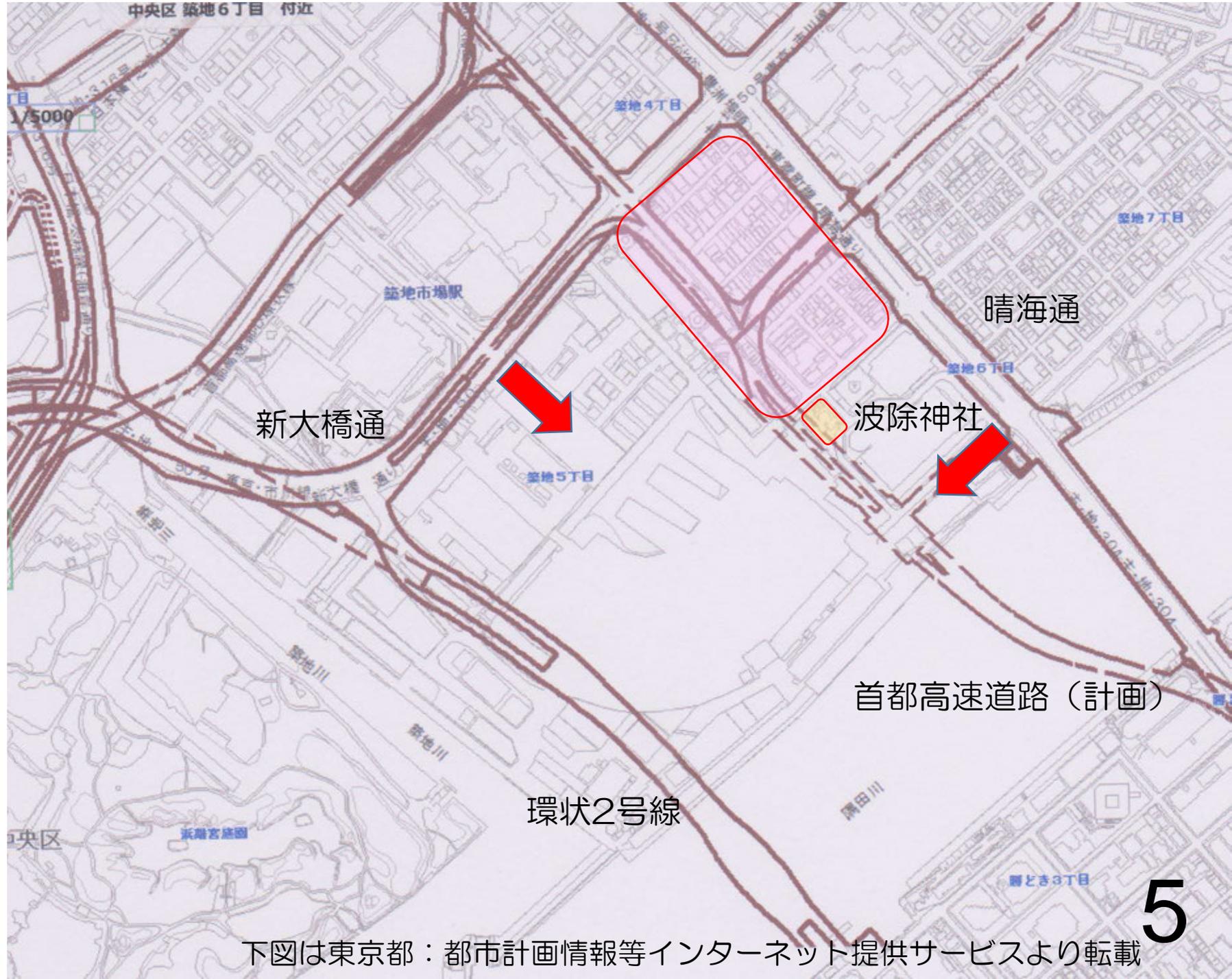
環2は側道利用だけ

新大橋通と晴海通からの  
アクセスポイントは限定的

浜離宮側は接道条件が悪い

### <区画道路>

場外市場・波除神社周辺は  
できるだけ歩行者優先に



# 敷地計画条件

場外市場・神社周辺は歩行者系に

高潮防潮堤の耐震性強化

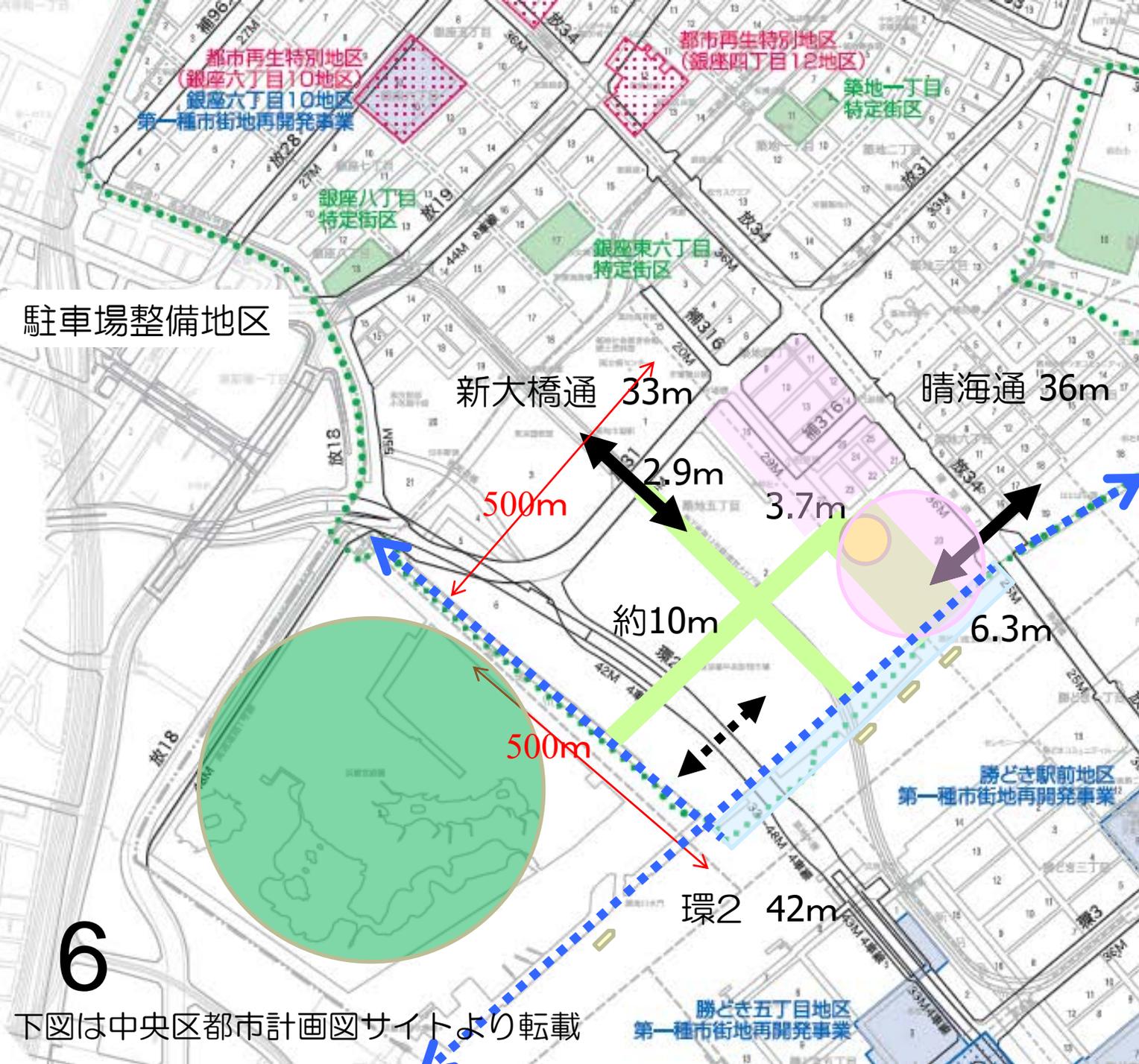
緩傾斜護岸＋船着き場のテラス

舟と鉄道とバスの結節性強化

環2横断の自動車動線確保

大江戸線の上空は公共的空間に

地盤高さの変化を無理なく処理



駐車場整備地区

新大橋通 33m

晴海通 36m

500m

2.9m

3.7m

約10m

6.3m

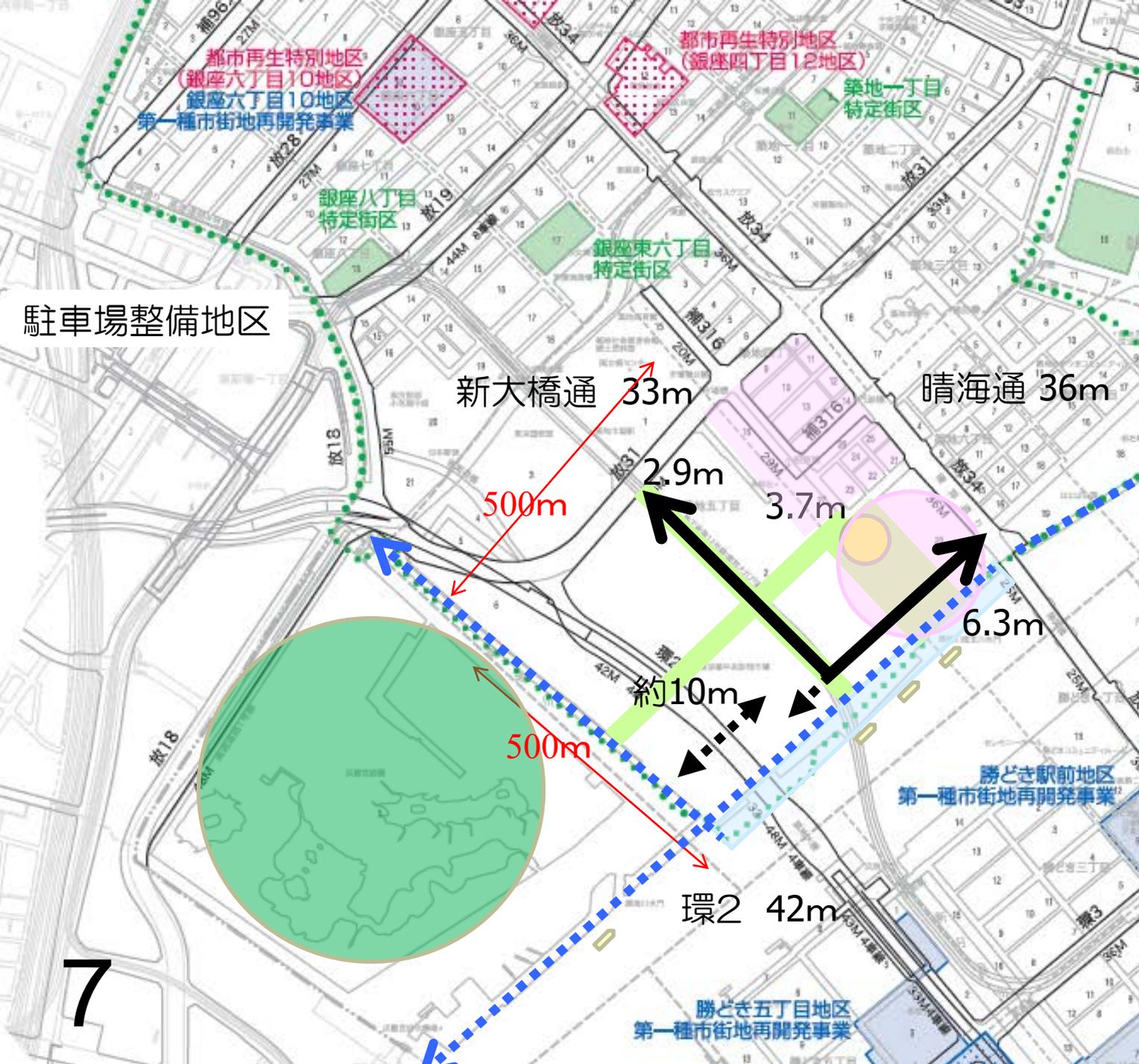
500m

環2 42m

6

下図は中央区都市計画図サイトより転載

勝どき五丁目地区 第一種市街地再開発事業



< 「L字」の補助幹線道路案 >

- 地区内各区画でアクセスが容易に
- 大江戸線の上空は道路空間に
- 通過交通の発生が懸念される
- 各街区への出入り口の設定が必要
- 護岸テラスと中途半端な高低差
- 地下駐車場NWと環2横断の接続



〈大街区・地下一体利用案〉

幹線道路から地下駐車場に誘導

物流・バス等も全て地下に

環2横断も駐車場内通路から

大江戸線の上空は歩行者空間に

鉄道・道路・堤防の調整が必須

舟・バス・鉄道の縦軸が必要

大規模な土地利用の主体構築

# 土地利用区分イメージ

○ 大街区であれば 5ゾーン区分

市場賑わいゾーン（場外他）

隅田川テラスゾーン

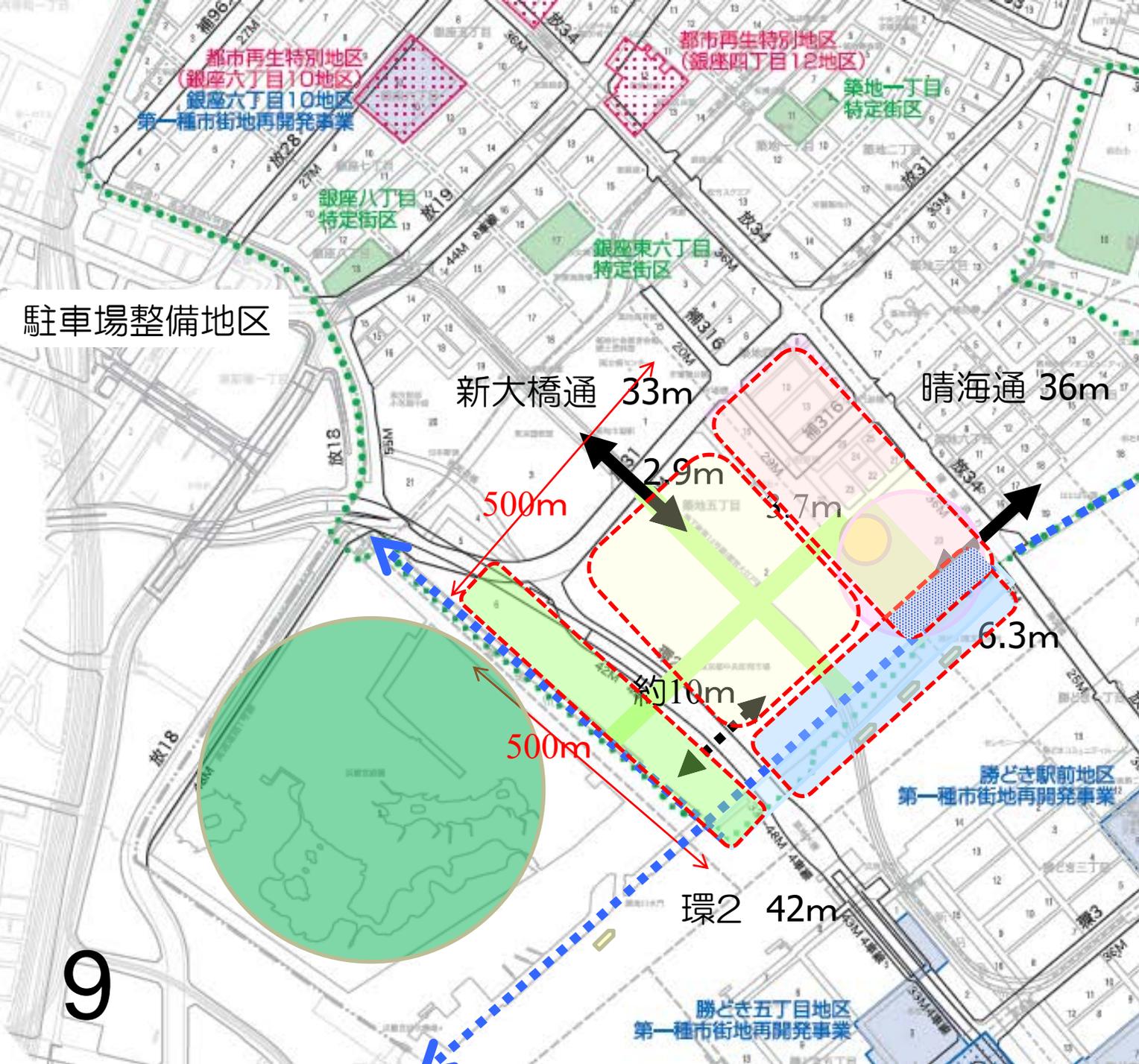
築地川テラスゾーン

地区中央部

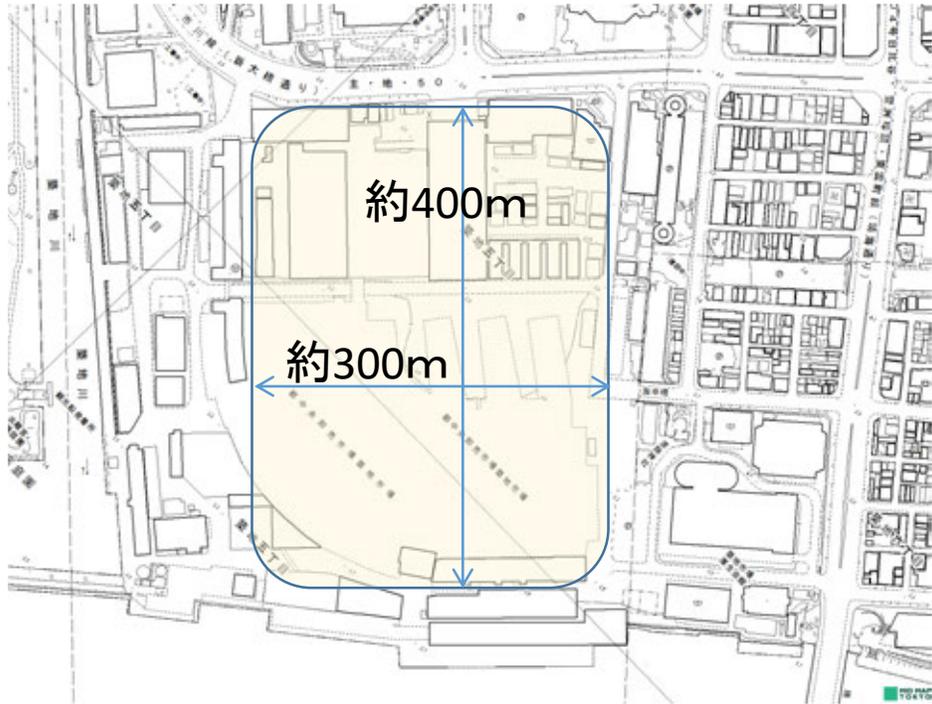
交通ターミナルゾーン

○ L字道路であれば 8ゾーン区分

地区中央部が4ゾーンに分かれる



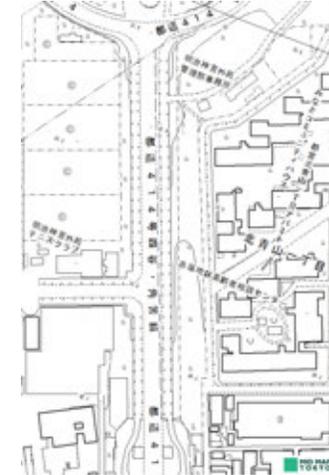
築地地区中央部 約12ha(宅地約10ha)



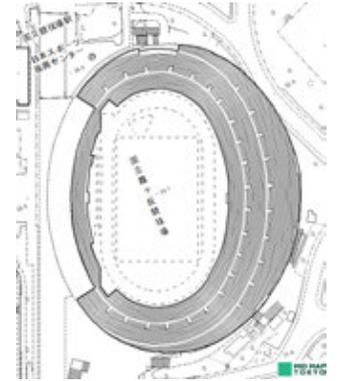
ミッドタウン  
10.2ha



絵画館前銀杏並木  
400m



新国立競技場  
建築面積 7.3ha



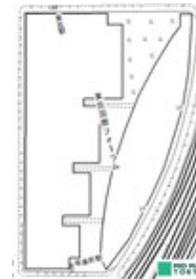
新国立劇場  
オペラシティ 建築面積 2.0ha  
街区面積 4.4ha



東京ドーム  
建築面積 4.7ha



東京国際フォーラム  
建築面積 2.1ha



新宿バスタ  
2階デッキ面積 1.5ha



## 築地の特性

既存陸域と臨海部の接点

隅田川と東京湾の合流点

稀少な中心部大規模空間

浜離宮に隣接するWF

様々な周辺施設（場外市場・波除神社・本願寺・演舞場・歌舞伎座等）

幹線道路と鉄道が複数通過

高潮防潮堤の強化が必要

## 今後の課題

T X 延伸と首都高の調整

駅と駐車場と舟運の連携

建物利用の基盤条件整理

浜離宮：見え方・見られ方

周辺と連携する土地利用

複数の基本地盤高の連携

各事業のスケジュール調整