

## 東京オリンピック2020地下鉄(仮称)の議会採択の 陳情書

東京オリンピック2020地下鉄(仮称)は、東京駅を発着点として東京駅の丸の内側(西側)より有楽町駅を通り、晴海通りの下を通り、築地、オリンピック関連施設の横を通り国際展示場(ビックサイト)から3層になっている首都高速湾岸線の空き空間を活用し、羽田国際空港まで約21km大深度地下法を適用し実現しようという構想です。

この路線の特徴は、

- 1、 様々な路線《新幹線(東北・山形、上越、長野・北陸)、山手線、中央線、京浜東北線、総武線、京葉線》が東京駅に乗り入れており、その供給側の多さは売上高の日本一駅をみても明らかであります。
- 2、 東京駅から羽田国際空港に乗り換えなしで行ける路線は、国内客、外国人客にとっても利便性は飛躍的に向上します。
- 3、 東京都の臨海部は、まだまだ未開発部分として残っています。この臨海部を東アジアにおける一大拠点となすように構成できれば、新しい日本、東京が国際的に高い地位を得ることは十分可能です。
- 4、 羽田国際空港が、西は、パリ・ロンドン、東は、ロスアンゼルス・ニューヨークの拠点空港になるためには、国内客の利便性の向上が図られなければなりません。
- 5、 東京が東アジアに於ける地位を獲得するためには、池袋駅—四ッ谷駅—東京駅—(晴海通り)—国際展示場(ビックサイト)—(首都高速湾岸線)—東京国際空港を線的に捉えるのではなく面的に捉え、より立体的に活用する方策を探ることが求められています。

- 6、 千代田区は、これまで直接羽田国際空港に行くルートがありませんでした。湾岸高速道路を利用し地下鉄で行けることになれば、これ程便利なことはありません。また、臨海部を抱える江東区は、これまでの観光地等の地位から産業の基盤整備を東京都と共に整備すれば発展するキャパシティを持った地位を確立するでしょう。

※根拠は、<sup>自</sup>場合、関係機関(国及び東京都)に意見を提出しております。

平成25年7月9日

千代田区区議会議長

嶋崎 秀彦 さま