

令和8年度東京都に対する要望事項について

－ 令和7年度東京都に対する要望事項のその後の経過及び今後の見通し －

- 1 地下鉄8号線(豊洲―住吉間)の着実な整備等について
- 2 鉄軌道駅におけるバリアフリー化及び安全対策の一層の推進について
- 3 都営バス等交通網の整備、充実について

(建設委員会)

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
1 地下鉄8号線(豊洲―住吉間)の着実な整備等について (都市整備局) 地下鉄8号線(豊洲―住吉間)は、国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部等のアクセス利便性を向上させるほか、混雑著しい東京メトロ東西線の混雑緩和等に寄与するなど、首都東京の都市基盤をより堅固なものにするために不可欠な路線であり、令和6年6月には都市計画決定されている。現在公表されている計画では2030年代半ばを開業目標としており、本区では、本路線の整備を推進するとともに、沿線のまちづくりに取り組んでいる。 また、本区は、東京地下鉄株式会社に対し、臨海副都心と都区部東部の観光拠点等とのアクセス利便性の更なる向上に資する半蔵門線錦糸町駅・押上駅との直通運転の実施や、中間新駅（(仮称)枝川駅・(仮称)千石駅）の名称決定に際しての地域の声の反映を求めている。 以上を踏まえ、次の点について要望する。 (1) 計画どおりに整備が進められるよう、東京地下鉄株式会社に対する地下高速鉄道事業費補助に必要な予算措置を行うこと。 (2) <u>区が推進する地下鉄8号線延伸に合わせた沿線のまちづくりに対して協力すること。</u>	令和6年10～11月の沿線住民への工事説明会を経て、同年11月に工事着手に至った。 こうした中、令和7年4月に東京地下鉄株式会社と東武鉄道株式会社が、地下鉄8号線延伸区間について、半蔵門線を経由した東武スカイツリーライン・伊勢崎線・日光線との相互直通運転を行うことで基本合意したと発表した。 また、令和7年度予算において、東京メトロに対する補助実施のための予算措置が引き続き行われている。 なお、地下鉄8号線沿線のまちづくりに関しては、防災・まちづくり対策特別委員会の所管事項として取り扱う。 【参考】 <u>沿線まちづくりの実現に向けた今後の具体的な取組みを見据え、(仮称)枝川駅周辺地区まちづくりや(仮称)千石駅周辺地区まちづくり、また、住吉駅周辺地区のまちづくりについて、区と東京都で連携を図りながらまちづくりの推進に取り組んだ。</u> <u>なお、地下鉄8号線の延伸整備に関しては、建設委員会の所管事項として取り扱う。</u>	工事が着手され、さらに半蔵門線を経由した錦糸町以北との相互直通運転の実施が東京地下鉄株式会社と東武鉄道株式会社間で基本合意に至った中、2030年代半ばを開業目標とする本路線整備が計画どおりに進められるよう、引き続き各種手続きの着実な実施や必要な予算措置を求めていくほか、さらなる利便性の高い延伸整備が図られるよう区としても必要な協力を行っていく。 また、本区はこれまで墨田区、葛飾区、松戸市とともに8号線の亀有までの延伸、11号線の松戸までの延伸を目指してきたところであり、引き続きこれらの自治体と連携を図っていく。 なお、地下鉄8号線沿線のまちづくりに関しては、防災・まちづくり対策特別委員会の所管事項として取り扱う。 【参考】 <u>今後の沿線各駅周辺のまちづくりにおいては、事業の進捗を踏まえ、必要に応じて協力を求めていく。</u> <u>なお、地下鉄8号線の延伸整備に関しては、建設委員会の所管事項として取り扱う。</u>

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
2 鉄軌道駅におけるバリアフリー化及び安全対策の一層の推進について (都市整備局) 本区では、全ての鉄道駅において、エレベーター等によるバリアフリー経路1ルートの整備が完了している。しかし、1ルートだけでは、目的の出口やホームまで大幅な迂回を余儀なくされる場合があり、高齢者や障害者、ベビーカー利用者等の移動に配慮が必要な乗客にとって、各出入口におけるバリアフリー経路の整備は切実なものとなっている。 また、ホーム上の安全対策となるホームドア設置については、東京地下鉄株式会社において令和7年度までに、大規模改良工事中の南砂町駅の一部ホームを除き、全路線全駅整備完了予定と公表しているものの、東西線の木場駅と南砂町駅、半蔵門線の清澄白河駅と住吉駅は未だに設置されていない状況である。 さらに、木場駅のホーム拡張工事については、ピーク輸送人員の減少に伴うホーム混雑の緩和を受け工事の一時休止、南砂町駅のホームを2面3線に増設する工事については、工事内容が当初から変更されているとともに、工期の遅れが生じている状況である。 以上を踏まえ、次の点について要望する。 (1) 鉄軌道駅における2ルート以上のバリアフリー経路整備が推進されるよう、鉄軌道事業者へ働きかけること。 (2) 東京都市圏の交通政策を担う東京都として、区内各駅の安全対策としてホームドア設置を早期に行うよう、また、特に東西線木場駅については、安全対策とともに駅内装の改善を、南砂町駅改良工事については、早期に	(1) 東京都は2ルート以上のバリアフリー経路整備についても補助対象としており、引き続き関係者と連携を図りながら鉄軌道駅のバリアフリー化の推進に取り組んでいる。 (2) 東京都はこれまでも東京地下鉄株式会社に働きかけや情報交換を行っており、株主総会などで徹底した安全対策やバリアフリー化、利用者サービスの向上等を促している。 なお、東西線の木場駅は令和7年5月3日にホームドアの供用を開始した。	(1) 引き続き、2ルート以上のバリアフリー経路整備が推進されるよう、鉄軌道事業者へ積極的に働きかけるよう求めている。 (2) 引き続き、ホームドアの早期設置や木場駅の内装改善、南砂町駅改良工事の早期完了を東京地下鉄株式会社に対して働きかけるよう求めている。

工事を完了させるよう東京地下鉄株式会社へ強く働きかけること。		
---------------------------------------	--	--

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
3 都営バス等交通網の整備、充実について (都市整備局)(交通局) 都営バスは、日常の区民生活を支える公共交通として、本区において重要な役割を果たしており、とりわけ鉄道交通が不足している南北の移動においては、その中心を担っている。また、令和6年2月に「豊洲 千客万来」が開業した豊洲市場への利便性を高めるためにも、今まで以上に区内既成市街地と臨海部を結ぶ路線の充実が都営バスに求められている。 また、東京BRTは、臨海地域の交通需要増に速やかに対応し、地域の発展を支える新しい公共交通機関として位置づけられており、その運行による区民の利便性向上が期待されている。 こうした状況に加え、本区においては「江東区都市計画マスタープラン2022」の重点戦略2「未来の臨海部のまちづくり」を推進するため、東京ベイeSGプロジェクト等も踏まえ「江東区臨海部都市交通ビジョン」を令和6年3月に策定している。 以上を踏まえ、次の点について要望する。 (交通局) (1) 江東高齢者医療センター、昭和大学江東豊洲病院、がん研有明病院など医療施設へのアクセス利便性を充実させること。 (2) バス接近表示装置、屋根、ベンチが未設置のバス停留所施設の充実、新たな停留所の整備を図ること。 (3) 江東区内各地域から豊洲市場や臨海部への更なる路線充実を図ること。また、インバウンド需要等によりひっ迫する臨海部へのバス路線において充実を図ること。	都営バスでは、これまでも交通機関や施設の開業、大規模再開発など需要の変化にあわせて路線の再編成を行っている。 (1) 江東高齢者医療センター、昭和大学江東豊洲病院（令和7年4月1日付で「昭和医科大学江東豊洲病院」に名称変更）、がん研有明病院へのアクセスについてはいずれも開院後に停留所新設、路線延伸をするなど、利便性向上が図られてきたが、前回要望後の大きな変化はない。 (2) バス停留所施設の充実については、一定の歩道幅員の確保、電源供給の確保など課題があるものの順次整備を進めている。 (3) 豊洲市場の開場にあたっては、東陽町駅－豊洲市場を新設し、臨海部の路線については、東京駅－新豊洲－有明－東京ビッグサイトを増便、がん研有明病院の開院に伴う一部の便を延伸するなど路線の充実を図ってきた。また、「都05－2系統（東京ビッグサイト－東京駅丸の内南口）」は、これまでに複数回増便されてきた。 一方で、区内全域にわたる都営バスにおいては、令和7年3月末に減便及び休止が行われた。	(1) 少子高齢化社会が進んでいることを踏まえ、更なる交通アクセス充実に向けて便数改善等による利便性の向上を求めていく。 (2) 引き続き、積極的に区内バス停留所施設の充実が図られるよう求めていく。 (3) 臨海部へのインバウンド需要の増加に対応するため、都05－2系統の便数改善等、都営バスの充実を求めていく。 また、令和7年3月末の区内全域にわたる都営バスの減便及び休止に対しては、区民生活への影響が大きいため、地域の需要に応じた便数確保を求めていく。

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
(都市整備局) (4) 東京BRTについて、新たに交通結節点としての活用が見込まれる新豊洲駅前への停留所設置を行うこと。 (5) 本区臨海部における多様な移動手段の充実に向けて、区とも連携した取組みを推進すること。	(4) 新豊洲駅前への停留所設置に向け、令和6年10月に江東区、東京都及び交通管理者の3者による現地実査をするなど、東京都と協議している。 また、令和7年3月に区から正式に新豊洲駅前への停留所の設置について、東京都に要望書を提出し、区と連携して停留所の設置に向けた検討をする旨の回答書を受領した。 (5) 臨海部の交通利便性向上に資する都心部・臨海地域地下鉄について、令和6年2月に、東京都、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（整備に関すること）、東京臨海高速鉄道株式会社（営業に関すること）の3者で事業計画の検討を行うことに合意したことが公表されている。 また、令和6年3月に「江東区臨海部都市交通ビジョン」を策定したほか、区全域を対象とした移動手段のマスタープランである「江東区地域公共交通計画」の策定（令和9年3月予定）に向け着手した。	(4) 引き続き、東京都や交通管理者等と新豊洲駅前への停留所設置に向けた協議を進める。 (5) 都心部・臨海地域地下鉄について、東京都と情報共有や連携を図りながら検討を進めるとともに、鉄道以外の移動手段についても充実が図られるよう取り組んでいく。 また、臨海部を含めた区全域の移動利便性向上を目指し、江東区地域公共交通計画の2か年での策定に向け、東京都と情報共有や連携を図っていく。