

4 地下鉄8号線の延伸

都は平成30年6月の江東区議会 清掃港湾・臨海部対策特別委員会において、「今後、地下鉄8号線の事業スキーム等の課題解決に向けて、主体的に関係者との協議、調整を進める」こと、さらに、「今年度中を目途に、地下鉄8号線延伸のための事業スキームの構築に向け取り組んでいく」こととし、これまで国や鉄道事業者等との調整を鋭意進めてきた。

今般、都が考える地下鉄8号線の延伸に係る事業スキームの概要を提示するが、これは、事業化の実現に向けた都の決意を示すものであり、今後も全力で取り組んでいく。

(1) 事業スキーム

(補助制度)

- ・ 補助制度は、「地下高速鉄道整備事業費補助」※（以下、地下鉄補助）もしくは「都市鉄道利便増進事業費補助」※（以下、利便増進）の適用が考えられる。
- ・ 利便増進は、整備区間のみならず、制度上営業主体のその他の路線に生じる営業損益を含めた事業性の確保が前提であり、本路線の特徴を踏まえると事業性の確保が困難である。
- ・ 一方、地下鉄補助は、整備区間のみの収支採算性の確保に主眼が置かれており、結果として利便増進よりも地下鉄補助が有効である。

(事業性)

- ・ 先般3月1日に開催された国主催の検討会において、三セク整備、地下鉄補助を前提として、一定の条件のもとで事業性が確保できることが確認された。
- ・ さらに、行程について、本検討会では、建設期間10年と設定されており、この期間も念頭に置きながら、関係者間で更に検討を進めていくことが重要と考える。

(事業主体)

- ・ 本路線は、東京メトロの2つの路線間を結ぶ計画であるとともに、その両端の駅となる豊洲駅、住吉駅は既に乗り入れ可能な構造になっている。また、本路線は、東京メトロ東西線の東陽町駅にも接続する計画である。
- ・ そのため、既存路線を含めた運行上の観点や整備段階での技術的な観点から、都としては、東京メトロによる整備、運行が合理的と考える。

(2) 事業スキームに関する調整事項

- ・ 東京メトロによる整備・運行の可能性については、東京メトロの有価証券報告書の記載事項※や費用負担の考え方等の整理が必要であるため、引き続き、関係者間で協議、調整し、早期に合意が得られるよう取り組む必要がある。
- ・ 本協議・調整が整わない場合には、三セク整備の可能性について、改めて協議、調整が必要となる。
- ・ なお、三セク整備の場合は、株式会社としての体制整備、出資を含めた費用負担、整備に対する東京メトロの人的・技術的協力や運営主体としての参画、線路使用料の設定等の課題がある。
- ・ その他、事業スキームの調整とあわせて、江東区調査や国主催の検討会において示された総事業費の値も参考にしながら、関係者間で総事業費をより詳細に精査をしていくことが重要と考える。

(3) 次年度以降の取り組み

- ・ 「国と東京都の実務者協議会」においても、「首都圏鉄道網の拡充」が3つの重点事項の一つとなっており、この場なども活用し、地下鉄8号線については、今回提示した事業スキームとその調整事項の考えに基づき、事業主体や費用負担の考え方等について関係者間で更なる検討を進めていく。
- ・ 来年度からは、地下鉄事業者の専門的知見からの構造や設備、運行計画等の技術的な検討を東京メトロに依頼して行いたい。
- ・ 今後も、地下鉄8号線の延伸を優先的に進めるべきという区の強い思いも踏まえ、都としては、関係者との協議、調整を最大限加速し、進めていく。

参考(1) 事業スキームについて

- 事業スキームとは、事業を行う枠組みであり、その構築にあたっては、事業主体・補助制度の選定など、関係者との協議・調整が必要となる。また、事業採算性についても確認が必要となる。
- 事業主体について、鉄道事業法では、営業主体と線路の所有主体の分離を認め、以下に示す3種類の事業形態を定義している。
 - ①第一種鉄道事業：鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であって、第二種鉄道事業以外のもの
 - ②第二種鉄道事業：自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業
 - ③第三種鉄道事業：鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって鉄道線路を敷設する事業及び敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業
- 本路線では、上記①の上下一体方式、または②③の組み合わせの上下分離方式が考えられる。
- 補助制度については、「地下高速鉄道整備事業費補助」もしくは「都市鉄道利便増進事業費補助」の適用が考えられる。
 - ①地下高速鉄道整備事業費補助
 - ・・・大都市及びその周辺において通勤・通学輸送を目的として、主として地下に建設される鉄道の整備を促進するため、その整備を行う地方公共団体等の事業者に対して、建設費及び大規模改良工事費等の一部を補助する
 - ②都市鉄道利便増進事業費補助
 - ・・・相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワークを有効活用し、利用者利便の増進を図るため、連絡線の整備、相互直通化を行い、速達性の向上を推進する事業、また、駅周辺整備と一体的に行う駅整備による交通結節機能の高度化を図る事業に対し、その経費の一部を補助する
- 平成29年3月に区が取りまとめた調査報告書において、整備主体は第三セクター、営業主体は東京メトロを想定しているが、「上下分離方式が最も効果的・効率的な手法と言えるかについて議論が必要」としている。また、「営業主体(想定：東京メトロ)のその他路線に生じる収支上の影響について、関係者間で調整が必要」としている。

参考（２）有価証券報告書（抜粋）（平成30年6月東京地下鉄株式会社）

（９）新線建設について

営団を廃止し、株式会社である当社を設立して民営化していくという国及び東京都の方針は、営団の設立目的である「地下鉄網の整備」に目途が立ったことから決定されたものであるという経緯も勘案し、当社は、平成20年6月14日に開業した副都心線を最後として、今後は新線建設を行わない方針です。

なお、今後新線建設に対する協力を求められる場合には、当社は都市鉄道ネットワークの一部を構成する事業者としての立場から、「当社の経営に悪影響を及ぼさない範囲内において行う」という方針で対応していきたいと考えています。

また、昭和57年1月に免許申請を行った8号線（豊洲～亀有間14.7km）については、半蔵門線（水天宮前～押上間）の開業や輸送需要予測の減少等、免許申請時とは事業環境が異なってきたことから、当社としては、整備主体となることは極めて困難と認識しています。

参考（３）これまでの経緯及び調整、検討状況について

○平成27年7月「広域交通ネットワーク計画について《交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ》」（都）

- ・都は次期答申に向け、鉄道ネットワークの在り方等について調査検討を進め、平成27年7月、「広域交通ネットワーク計画について《交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ》」を取りまとめた。
- ・この計画において、地下鉄8号線の延伸は、東西線の混雑緩和はもとより臨海地域の更なる発展にも寄与することから、「整備について優先的に検討すべき路線」として位置付けた。

○平成28年4月 交通政策審議会第198号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（国）

- ・平成28年4月、本答申において、地下鉄8号線の延伸は「事業化に向けて検討などを進めるべき路線」として位置付けられ、「費用負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき」とされた。

【意義】

- ・国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性向上
- ・京葉線及び東西線の混雑緩和

【課題】

- ・事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき

○平成30年4月 東京都鉄道新線建設等準備基金の創設（都）

- ・交通政策審議会の答申で事業化に向けて検討などを進めるべきとされた地下鉄8号線の延伸をはじめとする6路線にかかる調査費を計上するとともに、東京都鉄道新線建設等準備基金を4月に創設し、事業の裏づけとなる財源をあらかじめ確保した上で、都の取り組み姿勢を明確に示した。

○平成30年5月 東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する検討会
～31年3月（国、都、区、鉄道事業者等）

- ・地下鉄8号線の延伸をはじめとする国際競争力強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトについて、「事業性に関する検討をより深度化し、今後の関係者による議論に資するデータ等を提供する」ことを目的に、平成30年5月に国は鉄道ネットワークに関する検討会を立ち上げ、都は江東区や鉄道事業者等とともに参画し、これまで4回開催されたワーキンググループにおいて需要予測や収支採算性等の事業性に関する検討を行った。
- ・なお、総事業費については、平成28年度の江東区調査の中で、約1,560億円（建設費1,420億円、車両費140億円）と算定され、本検討会においてもこれを踏襲している。
- ・先般3月1日に検討会の最終回が開催され、事業性等の確認を行った。

○平成30年7月～ 関係者との個別の協議・調整

- ・国や東京メトロとは、事業スキーム等の課題解決に向けて、事業主体や費用負担の考え方について、随時、意見交換を実施してきた。
- ・区とは、沿線まちづくり等について依頼するとともに、これまでの検討経緯、今後の進め方等について、情報共有、意見交換を実施してきた。

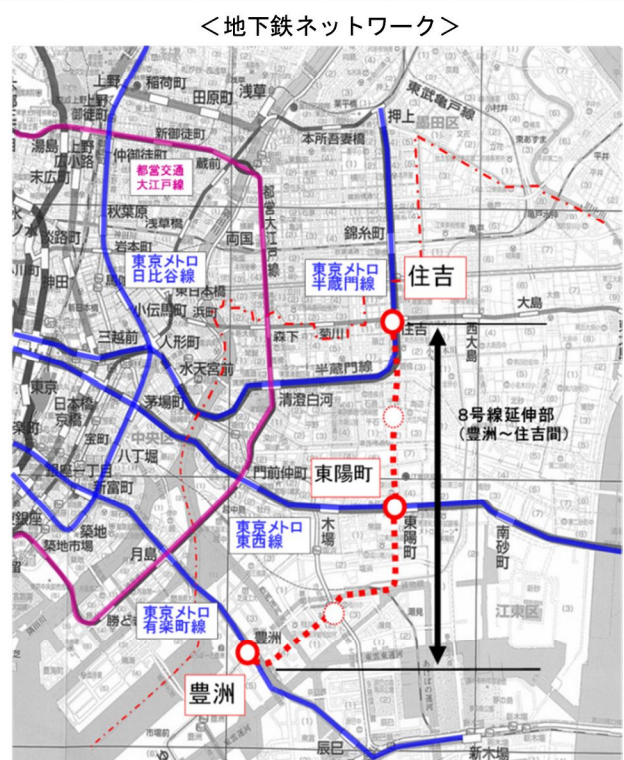
○平成31年1月～ 国と東京都の実務者協議会

- ・国と連携が必要な東京都の重要な施策について協議を行う「国と東京都の実務者協議会」を立ち上げ、地下鉄8号線延伸をはじめとした「首都圏鉄道網の拡充」を重点項目に位置付け、事業スキームの早期構築や補助制度の積極的な活用、財源の確保などについて、国と協議を開始した。

参考（４）本区間の特徴

東京メトロ有楽町線の豊洲駅から半蔵門線の住吉駅を結ぶ計画であり、利用者が周辺の路線から本区間に転換し、東京メトロ東西線等の混雑緩和に資する。

- ・地下鉄8号線の延伸を見据え、東京メトロの豊洲駅、住吉駅は、既に乗り入れ可能な構造となっている。

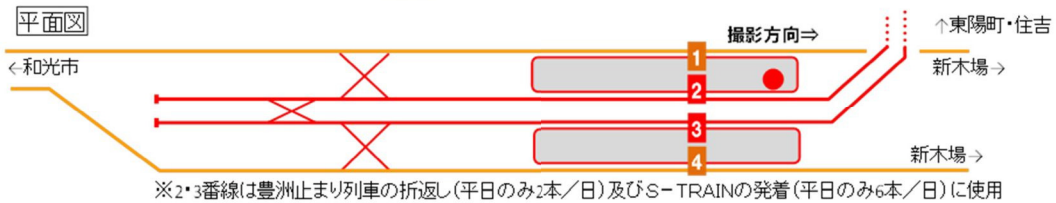


<東京メトロ有楽町線 豊洲駅>

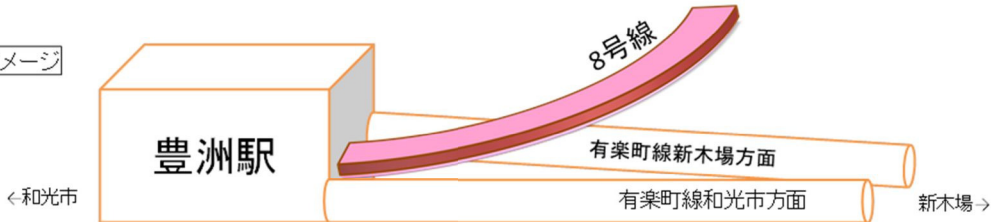
2番線より
住吉方面を撮影



平面図



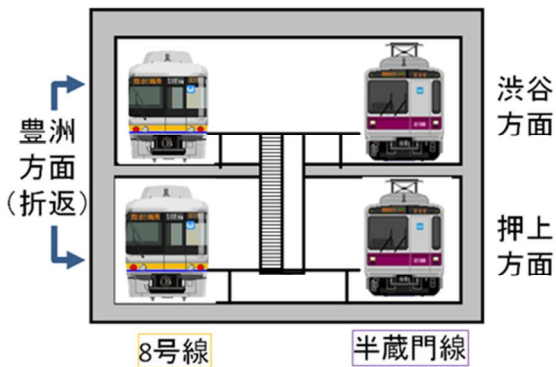
交差イメージ



<東京メトロ半蔵門線 住吉駅>



断面図



平面図

