

令和元年6月25日
土木部交通対策課
土木部地下鉄8号線事業推進担当

令和2年度東京都に対する要望事項について

－ 平成31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)の早期事業化について
- 2 東京メトロ東西線の混雑緩和及び安全対策について
- 3 鉄軌道駅におけるバリアフリー化の一層の推進について
- 4 都営バス交通網の整備、充実について

令和元年6月1日現在

防災・まちづくり・交通対策特別委員会

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
<p>1 地下鉄8号線(豊洲—住吉間)の早期事業化について</p> <p>(都市整備局)</p> <p>地下鉄8号線豊洲—住吉間の開通は、東京東部の交通ネットワークにおいて南北移動の速達性や直達性を格段に向上させるほか、2年連続して国内で最も深刻な混雑状況である東西線や総武線、京葉線等の混雑率を緩和させる効果があるなど、人口増加の著しい本区のみならず、東京の都市機能向上にとっても欠かせないものである。</p> <p>本路線の整備については、平成30年6月、東京都副知事より、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、優先的に取り組んでいくとの、これまでにないほど踏み込んだ、実現に向けた明確な意思が示された。</p> <p>今後、「東京都の総力を結集し、何よりも結果を出していく」という東京都としての決意表明を踏まえ、都が主体的に、国や東京地下鉄株式会社等関係機関との具体的な調整を進めることで、確実に今年度中に事業スキームを構築することはもとより、一刻も早く整備着手するよう強く要望する。</p>	<p>東京都より、東西線の混雑緩和も含めて地下鉄8号線の整備は必要であり、平成30年6月の東京都副知事の発言や江東区清掃港湾・臨海部対策特別委員会での説明は、都として主体的かつ積極的に関係機関との調整に取り組んでいく姿勢を示したものであるとの説明があった。</p> <p>しかし、事業スキーム構築の目途とされた平成31年3月には、「東京メトロによる整備、運行が合理的」という東京都としての考えが示されるのみで、国や東京メトロとの合意はなされておらず、事業スキームは示されなかった。</p> <p>なお、令和元年5月には、平成30年度に国土交通省が設置した「東京圏における国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークに関する検討会」の調査報告書が公表され、地下鉄8号線は整備効果が高く、事業性があることについて改めて確認されている。</p>	<p>東京都は、国の東京都に対する偏在是正措置に関連して設置された「国と東京都の実務者協議会」も活用しながら、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るほか、今年度は東京メトロに依頼して技術的な検討を行うとともに、関係者との協議、調整を最大限加速し進めていくとしている。</p> <p>区としては、東京都に対し、速やかに国や東京メトロとの調整を進め、一日も早く地下鉄8号線を事業化するよう厳しく対処していく。</p>

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
<p>2 東京メトロ東西線の混雑緩和及び安全対策について</p> <p style="text-align: right;">(都市整備局)</p> <p>東京メトロ東西線は、ラッシュ時の激しい混雑に加え、慢性的な遅延が発生している。加えて、駅乗降客数の増加に伴い、ホーム上の安全確保が課題となっている。</p> <p>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平成37年度までに全路線全駅整備完了予定と公表しているものの、東西線区内各駅は未だ設置されておらず、整備完了までなお時間を要することが見込まれている。</p> <p>東京都市圏の交通政策を担う東京都として、東西線の抜本的な混雑緩和対策及び混雑が続く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、引き続き東京地下鉄株式会社に対し働きかけることを要望する。</p>	<p>現在、東西線木場駅と南砂町駅では遅延防止やホーム上の混雑緩和を目的とした大規模な駅改良工事が進められているが、地中障害物撤去や地盤改良など追加工事が必要となった結果、工期が当初予定より大幅に長引くこととなった。変更後の工事完成予定時期は木場駅が令和8年9月、南砂町駅が令和9年5月末である。</p> <p>東京メトロは駅工事などハード面だけでなく時差通勤を促すキャンペーンなどソフト面でも混雑緩和対策を行っている。しかし、昨年国土交通省が発表した平成29年度の鉄道混雑率においても、東西線（木場→門前仲町）の混雑率は199%と日本で最も高い数値となり、ラッシュ時の激しい車内混雑、それに伴うホーム上の混雑や列車遅延は依然続いている。</p>	<p>平成29年6月、東京メトロは全路線全駅のホームドア設置計画を公表し、東西線については平成37年度（令和7年度）に全駅での整備完了が予定されている。なお、乗降客数が1日10万人以上の駅については平成36年度（令和6年度）までに整備するとしている。</p> <p>今後も駅利用者や周辺住民に対する丁寧な情報提供、工事期間中の安全確保、早期完成を東京メトロに求めるとともに、東西線の車内混雑の抜本的緩和策の実施、区内各駅へのホームドアの早期設置を求めていく。</p>

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
<p>3 鉄軌道駅におけるバリアフリー化の一層の推進について</p> <p style="text-align: right;">(都市整備局)</p> <p>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、東京2020大会で多数の競技が開催される本区においては、多くの来訪者が見込まれており、だれもが自由に円滑に移動できる環境を一層推進することが必要である。</p> <p>については、鉄道駅における2ルート以上の整備が推進されるよう、鉄軌道事業者へ働きかけるとともに、大会会場周辺駅以外にも補助制度を充実させることを要望する。</p>	<p>東京都では、2ルート目以降の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道駅のバリアフリー化の推進に取り組んでいる。</p>	<p>バリアフリー化の着実な推進に向けて鉄軌道事業者へ積極的に働きかけるよう求めていく。</p>

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
<p>4 都営バス交通網の整備、充実について (交通局)</p> <p>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。さらに、本区では南部地域の開発等による著しい人口増加が続いており、東京2020大会会場の整備も進められている。また、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。</p> <p>以上を踏まえ、次の点について要望する。</p> <p>(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。</p> <p>(2) 江東区内各地域から豊洲市場や東京2020大会の競技会場が整備される臨海部へのさらなる路線充実を図ること。</p> <p>(3) 屋根、ベンチ、バス接近表示装置の設置など、バス停留所施設の充実を図ること。</p>	<p>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。</p> <p>(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。</p> <p>(2) 豊洲市場の開場にあわせ、平成30年10月から陽12-2系統(東陽町駅前～豊洲市場)、陽12-3系統(東陽町駅前～豊洲市場～東京テレポート駅前/土休日のみ)が新設された。</p> <p>(3) バス停留所の上屋やベンチ、バス接近表示装置の設置については、歩道幅員や電源供給の確保、地下埋設物や地先の同意など課題はあるが、順次整備が進められている。平成30年度は「浅間神社」バス停の小岩方向を含む3棟の上屋が設置され、「北砂一丁目」バス停の両方向を含む5基のベンチが設置された。</p>	<p>(1) 医療施設へのアクセスについては、停留所新設や路線延伸など充実が図られてきたが、少子高齢化社会が進んでいることを踏まえ、さら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。</p> <p>(2) 豊洲駅前再開発事業が進んでおり、豊洲市場への来場者も含めた交通需要の変化が見込まれる。臨海部については、東京2020大会競技会場の整備が終盤に差しかかってきており、会場整備に伴い今後來訪者の増加が見込まれる。こうした臨海部の開発動向を踏まえ、さらなる都バス路線整備を求めていく。</p> <p>(3) 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。</p>