

## 交通対策について

豊洲市場の開場にあたり、都が責任をもって全力で取り組んでいくこととした①土壌汚染対策、②新市場と一体となった賑わいの場の整備、③地下鉄8号線を含む交通対策の3つの項目のうち、本資料では、地下鉄8号線の状況について報告する。

## 1 地下鉄8号線の延伸

都は、平成30年6月の清掃港湾・臨海部対策特別委員会において、「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」こととした。平成31年3月の同委員会においては、都が考える事業スキームの概要を提示し、今後の都の取組への決意を示した。現在、提示した事業スキームの概要に基づき、都として精力的に国や東京メトロ等との調整を進めている。

また、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重要な路線であると都は強く認識しており、昨年12月に策定した「『未来の東京』戦略ビジョン」において、「事業化に向けた協議・調整を加速」する路線として位置付けた。

さらに、地下鉄8号線の延伸の実現に向けては、建設計画や運行計画等を関係者間でもより精査していく必要があるため、これまで国や東京メトロに強く要請してきた結果、本年1月に国と東京メトロとともに勉強会を立ち上げ、東京メトロの地下鉄事業者としての専門的知見を活用し、技術的な検討を開始した。

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、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、事業化に向けた協議、調整を加速していく。

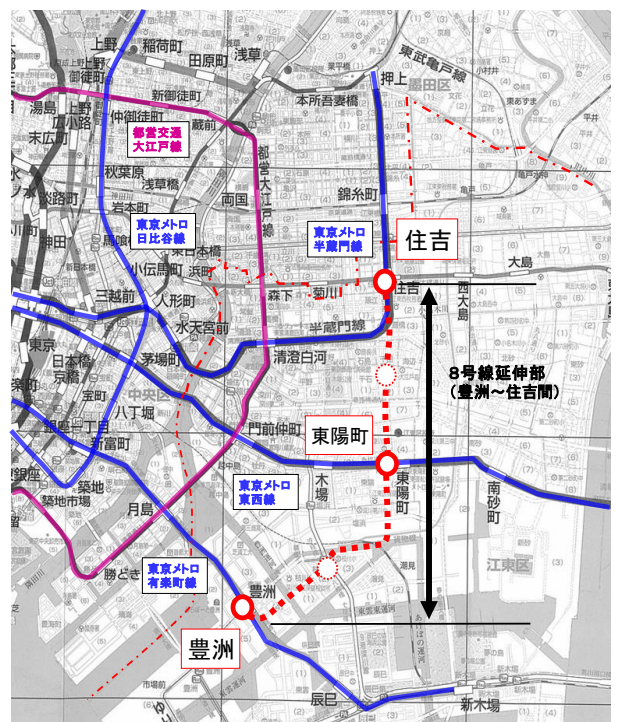
## (1) 事業スキームの構築に向けた調整

都は、平成31年3月の清掃港湾・臨海部対策特別委員会において事業スキームの概要を提示した。

## ○事業スキームの概要

- 地下鉄8号線の延伸は、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。
- また、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。
- 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。

＜地下鉄ネットワーク＞



## ○主な課題

- ・東京メトロの有価証券報告書では、営団の設立目的であった「地下鉄網の整備」に目途が立ったとの整理のもと民営化方針が決定されたという経緯を踏まえ、今後は新線建設を行わない方針としている。そのため、東京メトロによる整備にあたっては、関係者と調整し、有価証券報告書の記載事項を変更する必要がある。なお、本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。
- ・また、現在、東京メトロによる新線建設は地下鉄補助の対象外となっているため、地下鉄補助に係る要綱の改正を行う必要がある。なお、事業性を確保する上で前提としている地下鉄補助の所要額については、最大限確保していく必要がある。

## ○関係者との調整状況

- ・これまで、都は、「東京メトロによる整備運行が合理的」との考えに基づき、事業主体や費用負担の考え方等について、国や東京メトロなどの関係者と協議、調整を重ねてきた。
- ・また、昨年1月に立ち上げた「国と東京都の実務者協議会」において、地下鉄8号線の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、国との協議を開始した。昨年7月に開催された第2回において、都は、地下鉄8号線の延伸を含む各路線の課題解決を国に要望し、引き続き、国と協議をしていくこととした。
- ・さらに、この実務者協議会の一環として、昨年11月には、地下鉄8号線を含む各路線の確実な予算措置等を行うよう、副知事が国への要請活動を実施した。
- ・引き続き、事業主体等の課題解決に向け、都として関係者との協議、調整を行っていく必要がある。

## (2) 都の計画における新たな位置付け

### ○事業化に向けた協議・調整を加速

- ・都は昨年12月、2040年代に目指す東京の姿「ビジョン」と、その実現のために2030年に向けて取り組むべき「戦略」を示した「『未来の東京』戦略ビジョン」を策定した。
- ・2030年に向けて取り組む戦略の1つとして、「公共交通ネットワークの更なる充実」を掲げ、その中で地下鉄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重要な路線であるとの強い認識に立ち、都として「事業化に向けた協議・調整を加速」する路線として位置付けた。

## (3) 事業計画等の深度化

地下鉄8号線の延伸の実現に向け、これまで都は関係者と連携して事業計画等の検討を進めてきたが、事業化に向けては更に事業計画を深度化していく必要がある。

### ○国主催の検討会における事業性の確認

- ・平成30年5月、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」ことを目的として、国主催の「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」を立ち上げた。
- ・都は江東区や東京メトロ等とともに参画し、関係者で連携して検討を進め、昨年3月に開催された検討会において、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。

## ○国や東京メトロと連携した技術的な検討を開始

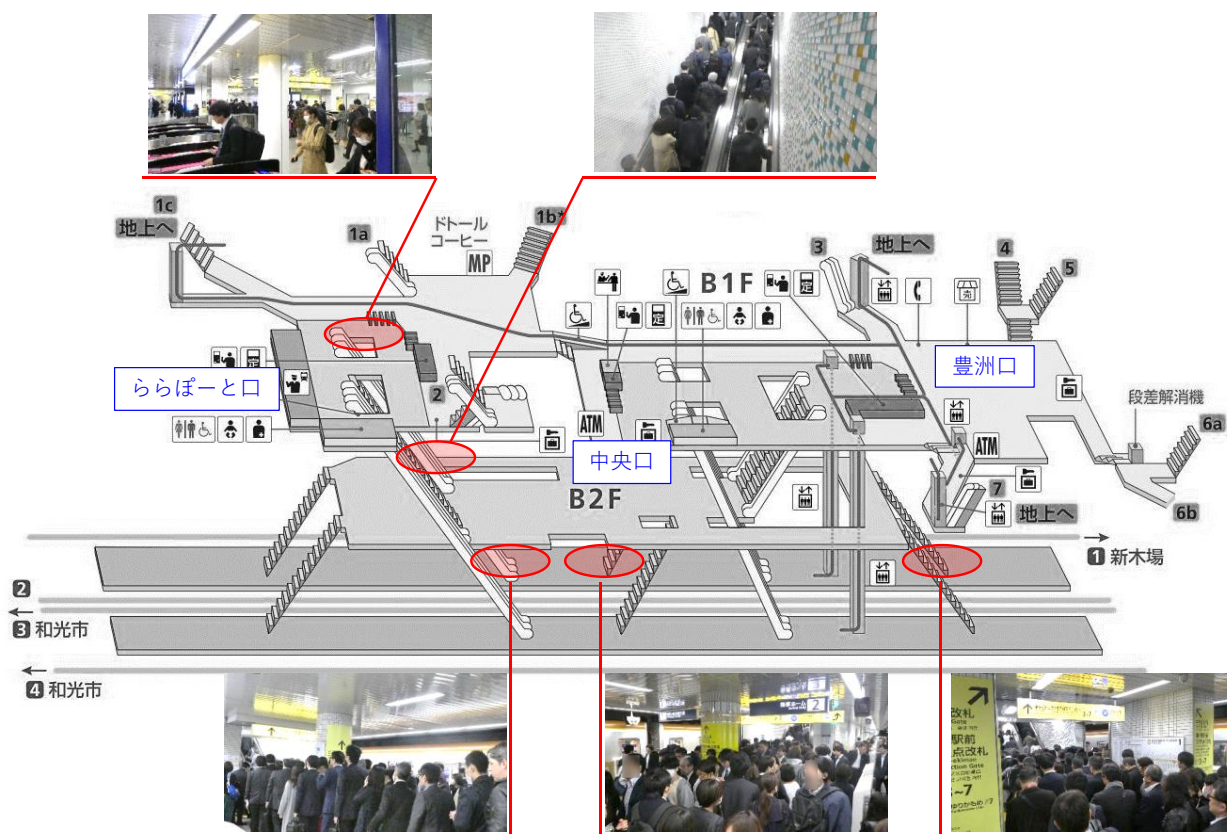
- ・事業を具体化するにあたっては、今後の沿線のまちづくりを踏まえながら、具体の構造や総事業費等を関係者間でより精査していくことが重要である。
- ・国主催の検討会においても、地下鉄8号線の延伸は、周辺開発の影響もあり、豊洲駅、東陽町駅での駅構内混雑が増大する可能性が指摘されており、両駅の混雑対策を含めた技術的検討の更なる精査の必要性が指摘された。
- ・地下鉄8号線の延伸は東京メトロの駅に接続する計画であるため、既存路線を含めた運行上の観点や整備段階での技術的な観点も踏まえ、東京メトロが地下鉄事業者の専門的知見から検討を進めることが効果的と考えられる。
- ・こうした観点から、かねてから国や東京メトロに強く要請してきた結果、技術的検討を進めることを目的とした勉強会を国や東京メトロとともに本年1月に立ち上げた。
- ・本勉強会では、既存調査を踏まえた技術的な観点からの課題抽出や、駅構造等のハードスペックの検討の深度化、事業費の精査等を行っていく。
- ・具体的には、建設計画の精査、運行計画の精査、これらを踏まえた需要予測の確認等について、東京メトロの地下鉄事業者としての専門的知見を活用して技術的な検討を行っていくことを関係者間で合意した。

### (技術的な観点からの課題)

#### ○豊洲駅の施設規模

- ・現在の豊洲駅は、朝夕ラッシュ時においては、改札階とホーム階をつなぐ階段・エスカレータの昇降口付近で利用者が立ち止まっているほどの混雑となっている。
- ・加えて、豊洲駅周辺の更なる開発や地下鉄8号線延伸の影響も踏まえると、駅施設の更なる改良が求められる。
- ・現在及び将来の混雑を踏まえた駅改良等の対策と並行して、地下鉄8号線の接続に伴って更に必要となる改良等について精査していく必要がある。

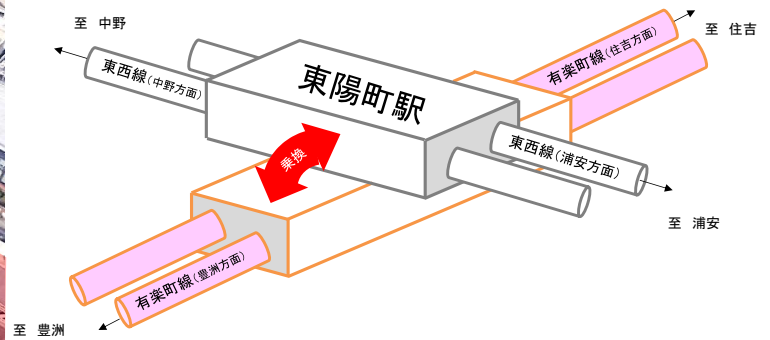
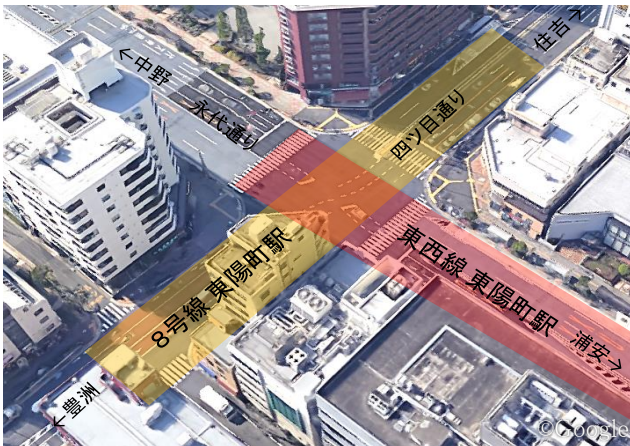
<現在の豊洲駅の混雑状況>



## ○東陽町駅の構造

- ・東京メトロ東西線が通る東陽町駅は、地下駅として永代通りと四ツ目通りの交差点付近に位置しており、現在の東京メトロ東西線東陽町駅の下に新たな駅空間を整備することが想定される。
- ・東陽町駅の構造は、地下鉄8号線延伸に伴う乗換需要等を踏まえ、東京メトロ東西線との連絡通路等を計画する必要がある。また施工にあたっては、東京メトロ東西線の運行や地下埋設物などにより制約を受ける可能性があり、難工事が予想される。
- ・そのため、建設期間や事業費に影響することが想定されることから、東陽町駅の構造についても更なる精査が必要である。

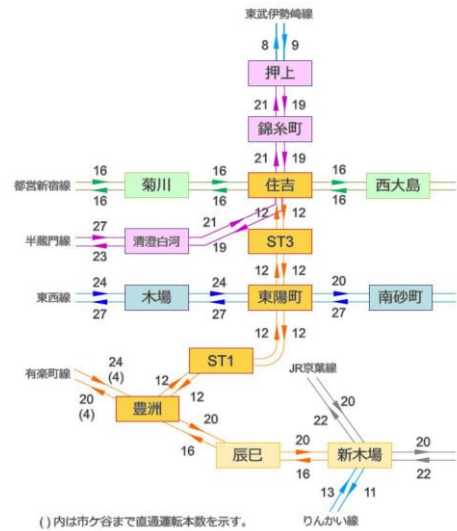
<東陽町駅の将来イメージ>



## ○本線部の施工等の建設計画、運行計画

- ・地下鉄8号線延伸の本線部は、護岸や橋梁の基礎などの支障物が多く存在し、施工方法によっては、建設期間や事業費に影響することが想定されることから、施工方法等の更なる精査が必要である。
- ・また運行計画は、江東区調査や国主催の検討会の検証を踏まえつつ、東京メトロのネットワーク全体の運行計画や地下鉄8号線延伸に伴う需要等も踏まえながら、適切な運行計画を更に検証していく必要がある。

<運行計画のイメージ>



出典「東京8号線（豊洲～住吉間）整備計画 調査報告書（平成29年3月）」

## (4) 今後の取り組み

- ・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「地下鉄補助の補助対象」等について調整が必要であるため、引き続き、関係者間で事業主体や費用負担の考え方等について更なる検討を進めていく。
- ・事業計画については、東京メトロの地下鉄事業者としての専門的知見を活用して、関係者間で技術的な検討を進め、確実に深度化を図っていく。
- ・都としては、地下鉄8号線の延伸を、東西線の混雑緩和はもとより、臨海地域のさらなる発展にも寄与する重要な路線であると強く認識しており、今後も、事業スキームの概要に基づき、関係者との協議、調整を最大限加速し、地下鉄8号線の延伸の実現に向けて全力で取り組んでいく。

戦略9  
都市機能

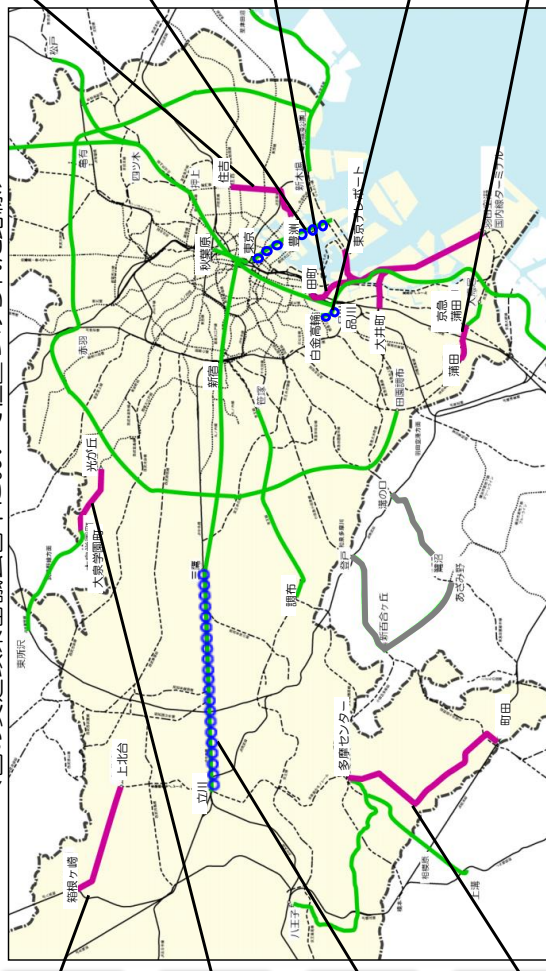
鉄道ネットワークの協議調整を加速し、順次事業化  
誰もが移動しやすい交通環境の充実

公共交通ネットワークの更なる充実

○海外とのアクセス向上による国際競争力強化、多摩地域の活力・魅力向上、快適通勤の実現などに資する鉄道ネットワークの整備・充実等について、計画的に推進

- ・羽田空港アクセス線新設、新空港線新設、東京8号線延伸、東京12号線延伸、多摩都市モノレール延伸、都心部・臨海地域地下鉄構想、都心部・品川地下鉄構想、中央線の複々線化など各路線について、鉄道事業者をはじめとする関係者との協議・調整を加速し、調整が整った路線から順次事業に着手
- ・鉄道の混雑緩和などによる快適通勤の実現に向け、働き方改革と連携したオフピーク通勤促進の取組を進めるとともに、輸送力強化等の観点から、先端技術も活用した車両や運行システムの改良（例：無線式列車制御システムの導入）など、中長期的に実現可能な施策を検討し、実施に結び付けていく

＜国の交通政策審議会答申において位置づけられた路線＞



―― 答申において「検討などを進めるべき」とされた路線  
○ 答申に新たに位置付けられた路線等

多摩都市モノレールの延伸  
（箱根ヶ崎方面）  
事業化に向けた調査に着手

東京12号線の延伸（大江戸線）  
関係者と事業化について  
協議・調整を進める

中央線の複々線化  
など関係者と連携し、  
仕組みづくりを進める

多摩都市モノレールの延伸  
（町田方面）  
関係者と事業化について  
協議・調整を進める

東京8号線の延伸（有楽町線）  
事業化に向けた  
協議・調整を加速

都心部・臨海地域地下鉄構想  
事業計画の検討を進め、  
構想を具体化

羽田空港アクセス線の新設  
関係者との協議・調整を加速  
〔田圃ルートは、JR東日本が  
探検監査師手続を実施〕

都心部・品川地下鉄構想  
事業計画の検討を進め、  
構想を具体化

新空港線の新設（蒲蒲線）  
事業化に向けた関係者の  
取組を加速

## 参考（２）事業スキームの概要（平成31年３月 江東区議会 清掃港湾・臨海部対策特別委員会）

### ○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

- ・昨年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。

## 参考（３）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（４）有価証券報告書（抜粋）（令和元年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（５）昨年度の主な経緯

### ○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、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。
- 昨年3月の検討会の最終回で事業性等が確認され、5月に調査結果が公表された。

○平成 30 年 6 月 江東区議会 清掃港湾・臨海部対策特別委員会

- ・都は、「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。
- ・昨年 7 月に第二回を開催し、地下鉄 8 号線を含む各路線の事業化に向けた課題解決を国に要望し、引き続き、国と協議を実施していくこととした。

○平成 31 年 3 月 江東区議会 清掃港湾・臨海部対策特別委員会

- ・都は、国や鉄道事業者等との調整を進め、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し、その考えに基づき、関係者間で更なる検討を進めていくこととした。

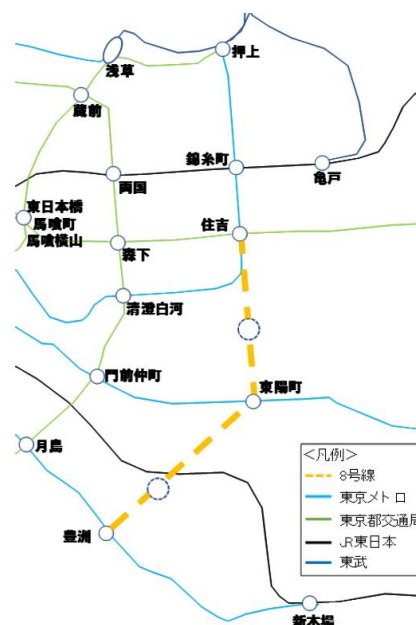
参考（6）東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する検討会の結果（抜粋）  
（平成31年 3 月）

○調査対象路線の検討の前提条件

路線条件※1

延長	5.2km
途中駅	3駅（うち新駅2駅）
運行本数	12本/時（朝ピーク）
運転時分	約10分
事業費	1,560億円※2
相互直通	東京メトロ有楽町線（月島方面）※3

※1 東京8号線（豊洲～住吉間）整備計画調査報告書（H29年3月 江東区）を踏まえ設定  
 ※2 車両費を含む。消費税は含まない  
 ※3 4本/時は直通運転、その他は豊洲折返しとする



○将来社会条件の設定

- ・予測対象年次：2045年  
（現況の鉄道ネットワークに加え、中央新幹線（品川～名古屋～大阪）、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の開業を想定）
- ・将来人口：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（H30. 3）」における市区町村単位の夜間人口の推移を基に設定。

※夜間人口を基に算出する就業人口・従業員は、社会経済条件の将来予測に基づく2ケース（上位ケース、下位ケース）を設定し、需要推計を実施

○需要推計・事業性の検討結果

- ・社会経済条件の将来予測に基づく複数のケースによる需要推計、費用便益分析および収支採算性の検討を実施。収支採算性の検討においては、整備主体を第三セクターとし地下高速鉄道整備事業費補助を活用することを想定。



- ・新線区間の収支のみを対象とした場合、費用便益比・収支採算性ともに概ね良好。
- ・新線区間の収支に加えて東京メトロの既存線区間における減収等を考慮した場合、8号線の収支採算性は発散する。但し、既存区間の輸送人員減少は周辺路線の混雑緩和に資するものであり、社会的な便益を高める効果がある。

路線	事業費(※1)	輸送人員/日	費用便益比	収支採算性(累積資金収支)(※2)	
				新線区間	[参考]新線区間及び東京メトロ既存線区間(※3)
8号線(豊洲～住吉)	約1,560億円	約27.3万～31.6万人	2.6～3.0	19～29年目	単年度資金収支が黒字転換しない

(※1) 本調査のために設定した消費税等を除いた概算値で車両費を含む (※2) 地下高速鉄道整備事業費補助を活用した場合に整備保有主体の累積資金収支が黒字転換する年次  
(※3) 両路線の営業主体の運賃設定は東京メトロの既存区間との通算運賃を想定することから、新線区間の収支に加えて東京メトロの既存線区間における減収等を考慮した場合の、整備主体の収支採算性について試算を実施

## ○利用者への効果・影響

### 〔所要時分〕

錦糸町⇒豊洲 約21分⇒約11分(乗換2回⇒1回)

### 〔車両の混雑率〕 \*上位ケースの推計結果

- ・JR京葉線 葛西臨海公園⇒新木場 (△15ポイントの混雑緩和)
- ・メトロ東西線 木場⇒門前仲町 (△20ポイントの混雑緩和)
- ・メトロ有楽町線 豊洲⇒月島 (△16ポイントの混雑緩和)

### 〔駅構内混雑〕

- ・利用者の経路転換や沿線開発による有楽町線豊洲駅、東西線東陽町駅での乗降数の増加

## ○まとめと課題

### 〔国際競争力強化への貢献〕

- ・8号線等は、所要時間短縮、乗換回数削減等によりアクセス利便性を高め、特定都市再生緊急整備地域等の業務集積ポテンシャルの向上に貢献する。
- ・さらに通勤時に着目すると、8号線は混雑が著しい東京メトロ東西線等の列車内混雑の緩和に貢献するなど、東京圏の鉄道混雑問題の改善にも寄与する。

### 〔社会経済的評価及び財務的評価は良好〕

- ・8号線等は、費用便益分析では、良好な結果となり、社会経済的に有益な路線であることが示され、収支採算性も、地下高速鉄道整備事業費補助の適用を前提とした場合、整備主体の累積資金収支、累積損益収支は、将来の社会経済条件に拠らず開業後40年以内に黒字転換する結果となった。従って、今回の検討条件を前提とすれば、8号線等は事業性が認められる路線である。

### 〔課題の指摘〕

- ・8号線では周辺開発の影響もあり東陽町駅、豊洲駅での駅構内混雑が増大する可能性が指摘された。そのため、事業推進においては周辺開発計画等を前提に、両駅の混雑対策を含めた、技術的検討の更なる精査が必要であり、その点を中心に関係者における検討の深度化が望まれる。

### 〔検討の深度化〕

- ・本調査により、8号線等の有効性が確認される一方で、課題も明らかになったため、今後、関係者間で事業化に向けたより具体的な検討が進められるべきである。