

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。

○地下鉄8号線の延伸

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、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、建設計画や運行計画等を関係者間でより精査していくため、本年1月に国と東京メトロとともに「東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会」を立ち上げ、先月22日に第3回を開催した。橋梁や運河護岸の基礎等の支障箇所やその施工方法、課題等を検討し、引き続き検討を深度化していくことを関係者で確認した。

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。今後、新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う鉄道利用者数への影響は注視していく必要があるが、都としては、鉄道の混雑緩和等に資する地下鉄8号線の延伸は、感染症拡大の防止と経済成長を両立した都市づくりの観点からも、その必要性に変わりはないと考える。

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) 鉄道の混雑緩和等に寄与する地下鉄8号線の延伸

- 東京メトロ東西線の木場駅から門前仲町駅の区間は、ピーク時における混雑率が199%となっており、東京圏の主要区間における最混雑区間となっている。地下鉄8号線の延伸は、既存路線と結節して都心への利用者を環状方向に分散させ、東西線等の混雑緩和に寄与することが期待されている。

＜東京圏の混雑率180%を超える区間＞

(平成30(2018)年度)

事業者	路線名	区間	混雑率(%)
東京地下鉄株	東西線	木場→門前仲町	199
JR東日本(株)	横須賀線	武蔵小杉→西大井	197
	総武線緩行	錦糸町→両国	196
	東海道線	川崎→品川	187
	中央線快速	中野→新宿	182
	総武線快速	新小岩→錦糸町	181
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	182

出典：「都市鉄道の混雑率調査結果(令和元年7月 国土交通省)」より作成

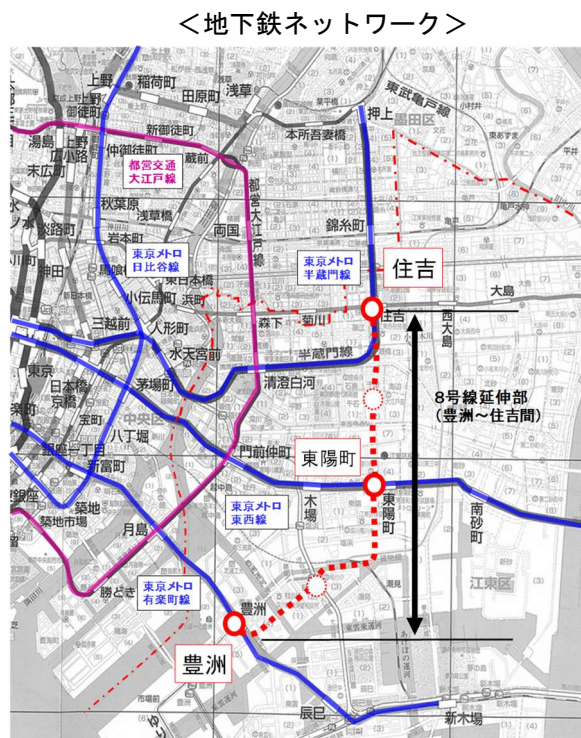
- 都は昨年12月、2030年に向けて取り組むべき戦略等を示した「『未来の東京』戦略ビジョン」を策定し、その中で本路線は、東西線の混雑緩和はもとより、臨海地域の更なる発展にも寄与する重要な路線であるとの強い認識に立ち、都として「事業化に向けた協議・調整を加速」していくことを位置付けた。
- さらに、都は現在、長期的な視点に立って都市の将来像や、その実現に向けた大きな道筋を示す「都市計画区域マスタープラン」の改定に向けて検討を進めており、先般公表した原案において、豊洲や東陽町地域等の将来像として、地下鉄8号線の延伸を見据えた拠点形成の必要性を新たに示した。

(2) 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。



【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。また、今後、新線建設に対する協力を求められる場合には「当社の経営に悪影響を及ぼさない範囲内において行う方針」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の変更等について協議、調整する必要がある。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と協議、調整を重ねてきた。
- 引き続き、「国と東京都の実務者協議会」の場なども活用しながら、事業主体等の課題解決に向け、都として関係者との協議、調整を主体的に進めていく必要がある。

(3) 事業計画の深度化

- ・地下鉄8号線の延伸事業の具体化にあたっては、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。
- ・こうした観点から、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。

【本線部の建設計画の検討を開始】

- ・本年2月に第2回勉強会を開催し、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、技術的な検討を行っていくことを関係者で合意した。
- ・さらに、本年5月に第3回勉強会（WEB 会議）を開催し、まずは、接続駅の位置や構造に大きく影響するなど、全体計画の根幹となる本線部の建設計画について、施工方法等の検討を行った。

○本線部の建設計画の概要

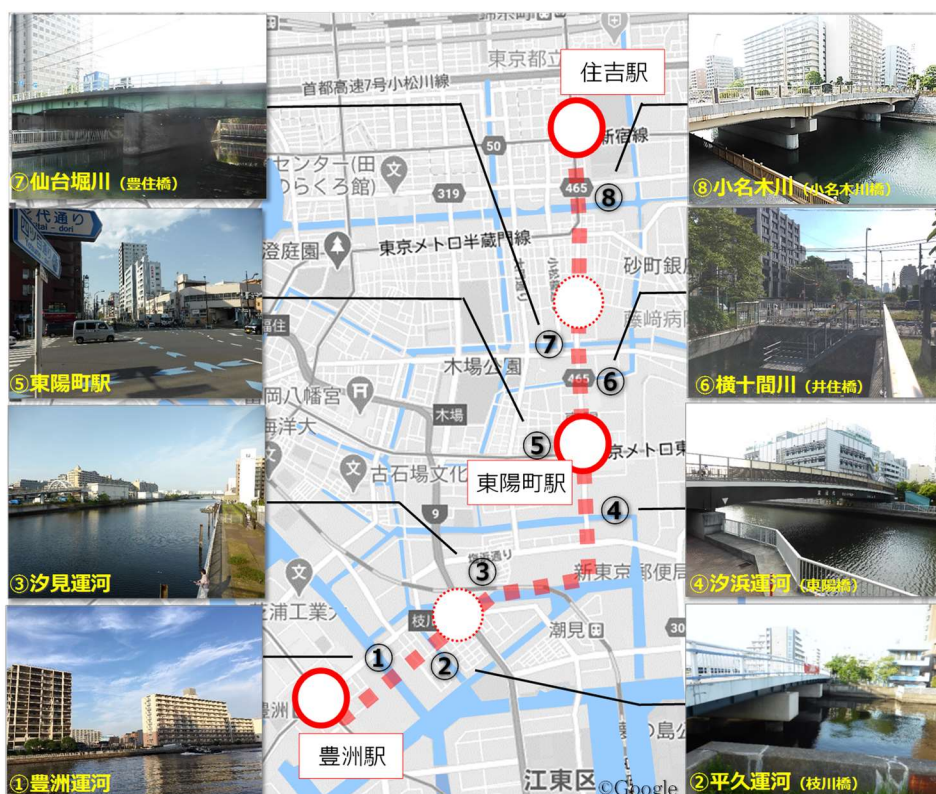
(沿線の概況)

- ・江東区は豊かな水辺と緑に囲まれた「水彩都市」であり、多くの河川や運河が縦横にネットワークを形成している。そのため、橋梁や運河護岸が多く存在しており、構造物を支える杭や矢板等の基礎が深い地層まで打ち込まれている。
- ・また道路下には、沿線地域の生活を支える下水道管や電力・通信施設等が埋設されており、沿線状況によっては規模が大きな施設が埋設されている。

(延伸ルートの方)

- ・地下鉄8号線の延伸は豊洲駅から住吉駅を地下構造で結ぶ計画であり、民地等への影響を考慮し、道路等の公共空間の地下を最大限活用したルートを想定している。
- ・一方で、道路空間等の地下には橋梁や運河護岸の基礎、企業埋設管等が多く存在するため、支障となり得る構造物の位置等を踏まえた最適な施工方法等を技術的に精査していく必要がある。

< 8号線沿線の概況 >

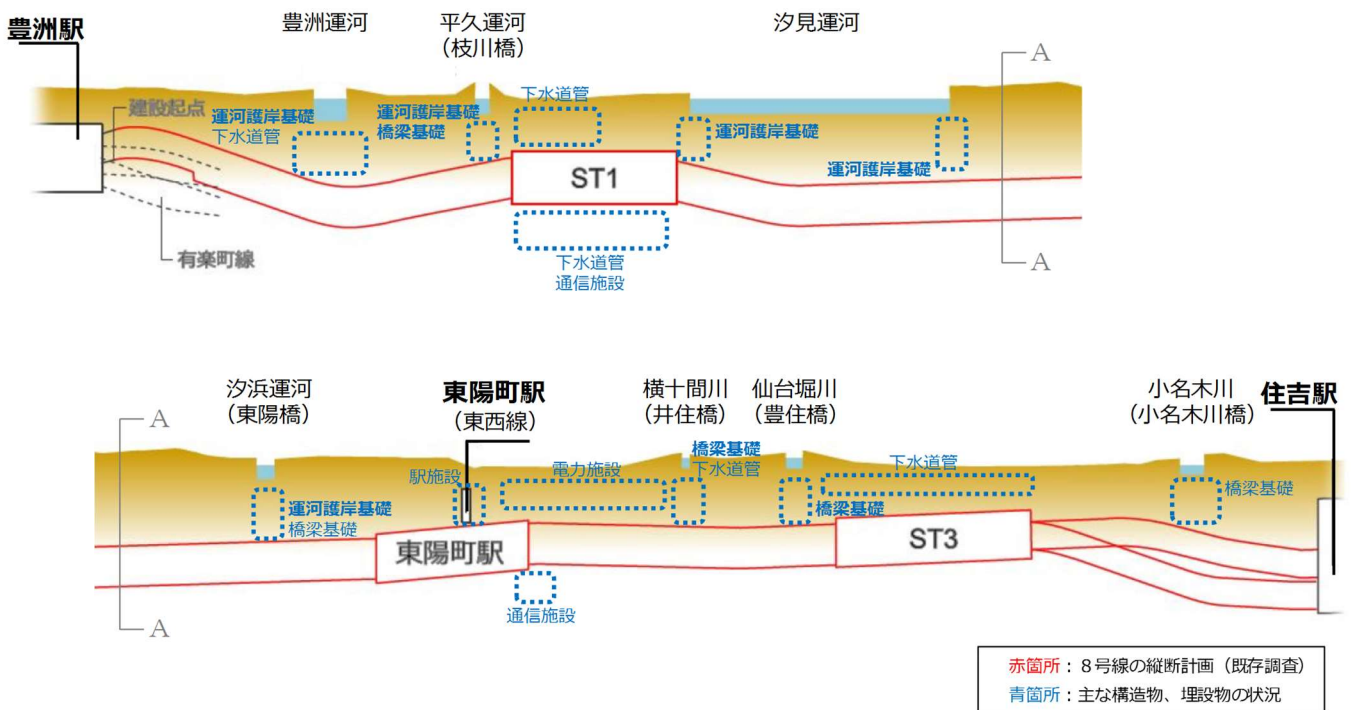


○支障箇所、施工方法等の検討

(支障箇所の整理)

- ・既存調査も踏まえながら、計画ルート上で支障となり得る構造物等の整理を行った。
- ・豊洲駅、住吉駅は既に乗り入れ可能な構造になっているが、東陽町駅は、企業埋設管の位置も踏まえ、既設の東西線東陽町駅の下に新たな駅空間を整備する必要がある。また、中間駅（ST1、ST3）も企業埋設管の位置を踏まえて整備する必要がある。
- ・本線部には、橋梁や運河護岸の基礎が多く存在し、下水道管や電力・通信施設等が埋設されているため、支障回避の可能性について更に検討をしていく必要があることを確認した。

<支障となり得る主な構造物、埋設物の状況>



赤箇所：8号線の縦断計画（既存調査）
青箇所：主な構造物、埋設物の状況

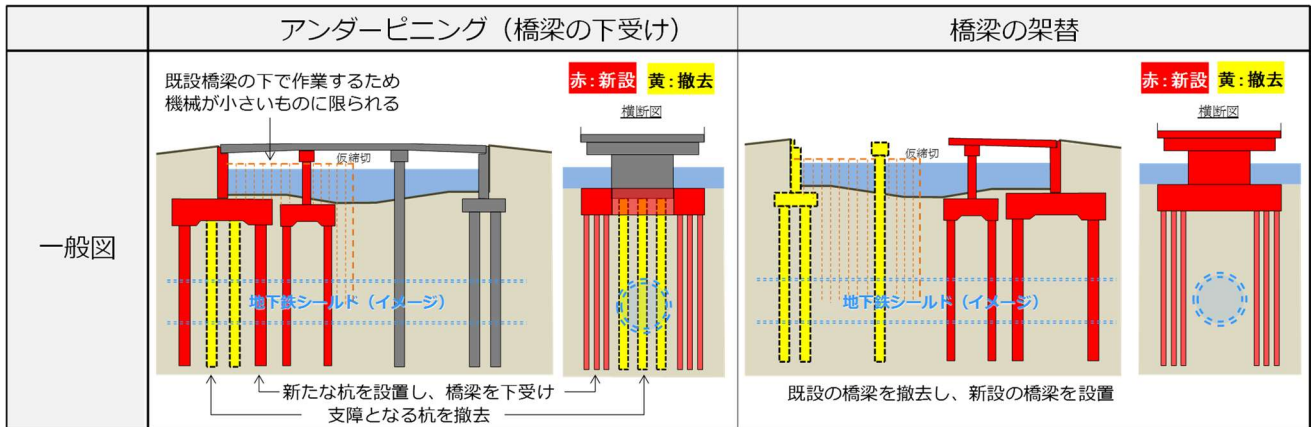
<各構造物等のイメージ>

	橋梁部	運河護岸部	埋設物
一般図			
概要	軟弱地盤などの地形では、杭基礎形式を採用し、杭を支持層まで到達させている	運河護岸の基礎では、鋼管矢板や鋼管杭等を採用し、矢板や杭を支持層まで到達させている	道路下では、下水道管や電力・通信施設など大小様々な施設が埋設されている

(支障部の施工方法)

- 支障となる橋梁や運河護岸の基礎等に対する施工方法を東京メトロの施工実績等を踏まえて検討した。
- 例えば、橋梁の基礎杭が支障する場合には、アンダーピニング（橋梁の下受け）や橋梁の架替を行うことで支障となる基礎杭を撤去し、本線の施工空間を確保する必要がある。
- それらの施工方法の選定にあたっては、施工ヤードや現況交通等の現場条件を勘案し、更に検討を深度化していく必要があることを確認した。

＜橋梁の基礎杭の施工イメージ＞



(検討の深度化)

- 今回関係者で整理した支障箇所等の制約条件や鉄道施設に係る設計基準等を踏まえながら、今後、支障回避の可能性を関係者間で検討していく。
- また、支障の可能性のある箇所等をより精査するとともに、施工方法等について検討を深度化していく。

(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、関係者間で合意した検討項目について、新型コロナウイルスの感染拡大防止に伴う外出自粛要請等の影響も注視しながら、引き続き、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、都が提示した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

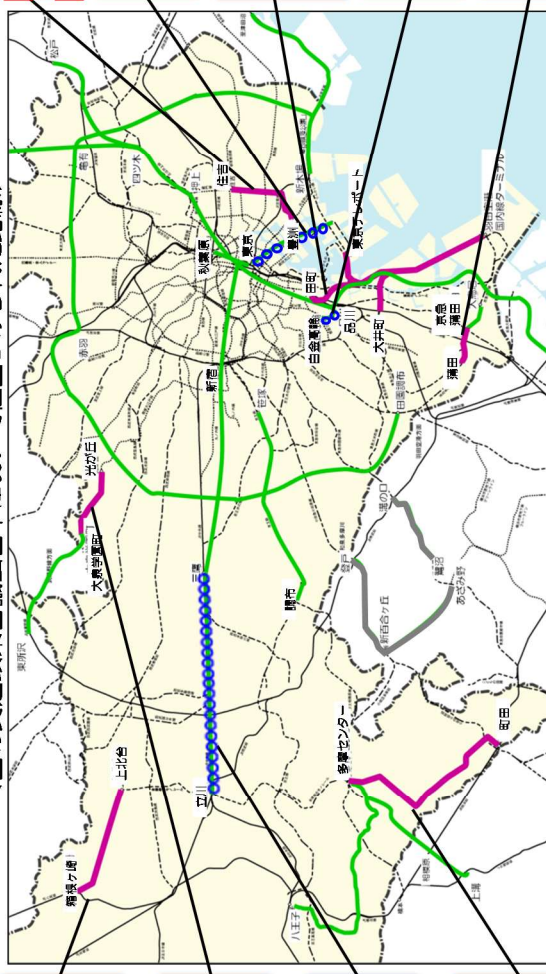
鉄道ネットワークの協議調整を加速し、順次事業化
誰もが移動しやすい交通環境の充実

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プティブイ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
 ○○○ 答申に新たに位置づけられた路線等

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
国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
〔田町ルートは、JR東日本が
環境影響評価手続を実施〕

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

○特色ある地域の将来像

拠点や主な生活の中心地など将来像について以下に示す。

（１）中枢広域拠点域

①国際ビジネス交流ゾーン（抜粋）

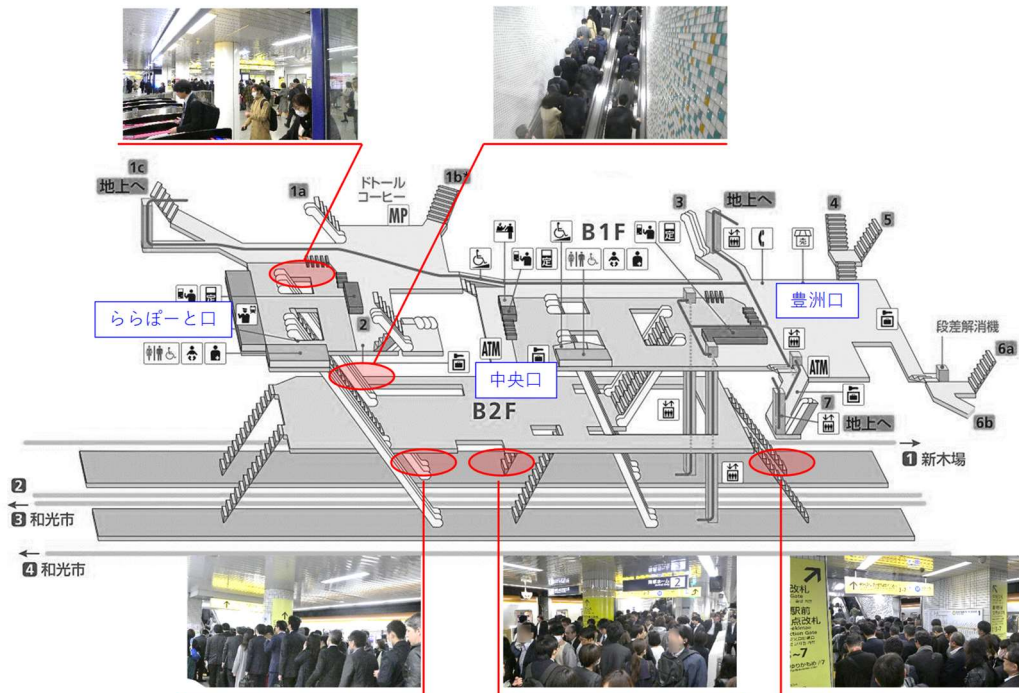
地域	将来像
豊洲	<ul style="list-style-type: none"> • 豊洲は、東京、そして日本の中核市場のある地域として、活力とにぎわいの拠点を形成 • 都市基盤の整備や土地利用の転換が進み、外国人を含む様々な人々に対応した住宅、宿泊、商業、文化施設等が集積し、質の高い住環境と水辺や緑が調和した、魅力のある拠点を形成 • <u>豊洲駅周辺では、地下鉄８号線延伸によるゆりかもめ等との交通結節点強化を見据え、業務、商業、居住、教育などの機能が集積され、水辺やドック跡を生かしたにぎわい空間、眺望を生かした居住空間などが整備されることにより、拠点性の高い複合的な市街地を形成</u> • 周辺エリアと調和したスカイラインや海辺景観の保全などにより、魅力ある水際の都市空間を創出 • 首都圏の食を支える豊洲新市場周辺では、先進的な市場流通を実現するとともに、環境に配慮した新たな活気ある都市空間を形成 • 環状第２号線沿道では、みどりが充実した快適な都市空間を形成し、商業や文化などの多様な機能の立地が進むとともに、BRT等により、臨海部と区部中心部とを結ぶ公共交通が充実し、交流を活性化 • 地区ごとの特色や、舟運、水辺の環境などを生かし、地区間で相互に連携を図りながら、東京の新たな成長を創り出す場所としてふさわしい機能を導入
東陽町	<ul style="list-style-type: none"> • <u>地下鉄８号線の延伸等による都市基盤の整備や交通結節機能の強化を見据え、業務、商業、サービスなどの機能が集積した活力とにぎわいの拠点を形成</u>
住吉	<ul style="list-style-type: none"> • <u>地下鉄８号線の延伸による交通結節機能の強化や土地の有効活用を見据え、商業を中心とした都市機能が集積し、猿江恩賜公園等の水や緑と連なる、ゆとりのある活力とにぎわいの拠点を形成</u>

参考（3）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。

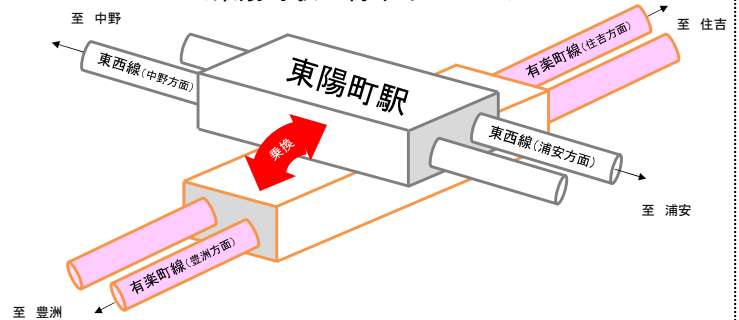
＜豊洲駅の混雑状況＞ (R1.12)



○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。

参考（４）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（５）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（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（6）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（7）主な経緯（平成30年度以降）

○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。
- ・令和元年7月に第2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。
- ・この実務者協議会の一環として、令和元年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。

○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。

○令和2年1月～ 東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会

- ・令和2年1月、国や東京メトロとともに地下鉄8号線の技術的な検討を進めることを目的とした勉強会を立ち上げた。
- ・令和2年2月に第2回を開催し、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検討を行うことで合意した。

○令和2年3月 江東区議会 清掃港湾・臨海部対策特別委員会

- ・都は、新たに策定した『『未来の東京』戦略ビジョン』における地下鉄8号線延伸の位置付けを示し、今後、都が提示した事業スキームの概要に基づき、関係者との協議、調整を加速していくこととした。さらに、「東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会」における今後の検討項目を示し、関係者間で技術的な検討を進めていくこととした。