

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。提示した事業スキームの概要に基づき、これまで都として精力的に国や東京メトロ等との調整を進めてきた。

そのような中、本年1月、国の交通政策審議会の下に新たに小委員会が設置され、地下鉄ネットワークのあり方等に関する議論が開始された。2月に開催された小委員会において、都は地下鉄8号線の意義や課題を説明するとともに、今後、東京メトロが果たすべき役割等について都としての考えを示した。その後、4月、5月に開催された小委員会において論点整理が進められ、次回小委員会ではこれまでの議論を踏まえた答申素案について議論される予定である。

また、国、東京メトロとともに立ち上げた「東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会」を先月に開催し、地下鉄8号線の延伸に伴い3路線が乗り入れる住吉駅について、「乗換需要に対応した混雑緩和対策」や「本線接続の施工方法」を検討した。

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り、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、審議会での議論と並行して関係者間で更なる検討を進め、事業化に向けた協議、調整をさらに加速していく。

(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。
- これに対し地下鉄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るなど、東西線等の混雑緩和に寄与することが期待されている。
- 都は本年3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』戦略を策定し、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・調整をさらに加速」する路線であることを位置付けた。

<東京圏の混雑率180%を超える区間>

(令和元(2019)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
J R 東日本(株)	横須賀線	武蔵小杉→西大井	195
	総武線緩行	錦糸町→両国	194
	東海道線	川崎→品川	193
	中央線快速	中野→新宿	184
	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	183

出典：国土交通省「都市鉄道の混雑率調査結果(令和2年9月)」を基に作成

(2) 事業スキームの概要と課題

- ・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、それに基づき関係者との協議、調整を進めてきた。

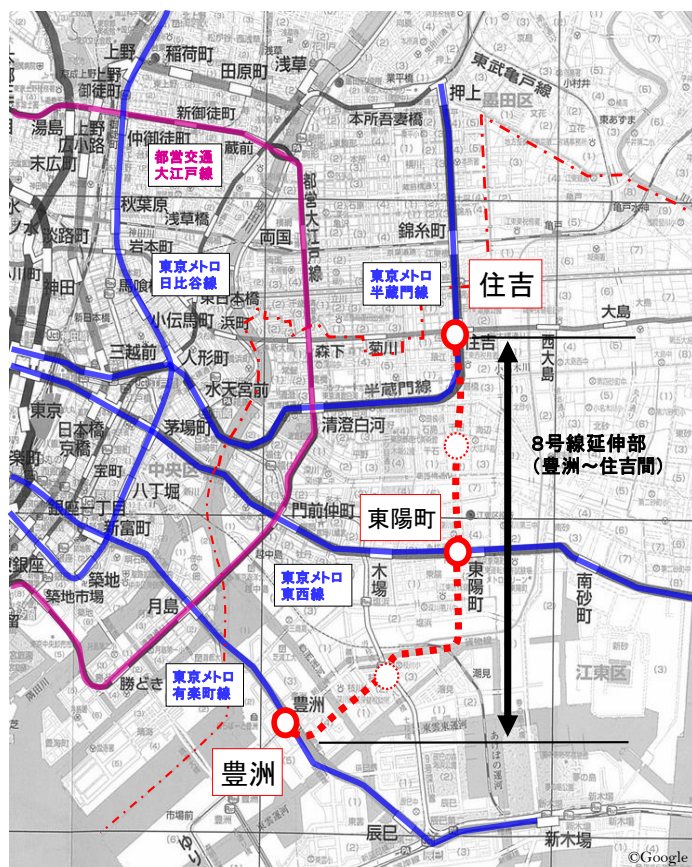
【事業スキームの概要】

- ・地下鉄 8 号線の延伸は、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、「地下高速鉄道整備事業費補助」(以下、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「『都市鉄道利便増進事業費補助』よりも地下鉄補助が有効」である。

【主な課題】

- ・東京メトロは有価証券報告書において、「今後は新線建設を行わない方針」としている。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。

- ・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。



＜地下鉄ネットワーク＞

(3) 地下鉄ネットワークの充実に関する国への要請

- ・都はこれまで、地下鉄 8 号線の課題解決に向けて関係者との協議、調整を精力的に進めてきた。そのような中、本年 1 月、国は交通政策審議会鉄道部会の下に、「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会」を新たに設置した。
- ・国が小委員会の設置を公表した 1 月 20 日、都は国に対し、地下鉄ネットワークの充実に関する要請を行った。その中で地下鉄 8 号線について、事業主体の選定等の課題解決に向けた検討を要請した。



＜都知事から国土交通大臣への要請（令和3年1月20日）＞

（４）交通政策審議会における議論

- ・本小委員会では、「今後の地下鉄ネットワークのあり方」や「東京メトロが果たすべき役割」等について議論されている。なお、委員は学識経験者等を中心に構成されており、東京都都市整備局、東京メトロ等がオブザーバーとして参加している。
- ・第２回小委員会での「関係者からのヒアリング」において、都は、地下鉄８号線の意義や課題を説明するとともに、今後、東京メトロが果たすべき役割等について、都としての考えを示した。
- ・その後、４月、５月に開催された小委員会において論点整理が進められ、次回小委員会ではこれまでの議論を踏まえた答申素案について議論される予定である。
- ・今後、本小委員会は７月頃に答申案を取りまとめる予定としており、都としては、本審議会での議論と並行して、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。

＜小委員会における審議スケジュール＞

審議日程	回数	審議内容
令和３年 １月２２日	第１回	○諮問の背景、現状整理 ○今後のスケジュール
２月１８日	第２回	○関係者からのヒアリング（東京都、東京メトロ）
４月２日	第３回	○これまでの議論について ○今後の検討について
５月１１日	第４回	○論点整理
６月頃	第５回	答申（素案）
７月頃	第６回 （必要に応じて開催）	答申案

出典：小委員会第１回資料を基に更新

【第２回（ヒアリング）における都の主な主張内容】

○地下鉄ネットワークのあり方

- ・東京の地下鉄は、中枢広域拠点域において網の目のようにネットワークを形成し、首都機能、経済活動を一体的に支えている。
- ・地下鉄ネットワークの充実により、人、モノ、情報の自由自在な移動を実現していく必要がある。
- ・地下鉄８号線は、東京メトロによる整備・運行が合理的であり、東京メトロによる整備・運行については、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課題解決が必要。



○東京メトロが果たすべき役割

- ・東京が将来にわたり持続的に発展していくためには、地下鉄をはじめとする鉄道ネットワークの更なる充実やサービスの向上が必要であり、それに向けては、東京メトロが重要な役割を果たす。
- ・当面果たすべき役割として、東京メトロには、地下鉄新線の整備など、都民をはじめとする利用者の快適で自由自在な移動に資する事業の実施が引き続き求められている。
- ・将来にわたって果たすべき役割として、大規模地震等により陸上交通が甚大な被害を受けた際のリダンダンシーの確保など、東京メトロには、首都中枢エリアを支える公共的視点からの地下鉄ネットワークの維持が求められている。

＜首都中枢を支える東京の地下鉄ネットワーク＞

【８号線に関連した第３、４回（論点整理）における主な意見】

- ・８号線、品川地下鉄は、調査結果として示されている数値や、鉄道は環境負荷がより小さいという特性から相当有効な事業であると考えられる。
- ・既存のネットワークとの関連性等を踏まえると、東京メトロによる整備が適切ではないか。
- ・その場合、メトロの経営へ悪影響を与えない観点からは公的支援が必要であり、地下鉄補助を適用することが適切ではないかと考えられる。

(5) 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昨年1月に立ち上げた。
- これまで、駅部の建設計画は東陽町駅の検討を深度化してきたが、先月、第7回勉強会を開催し、既存路線に接続する住吉駅に関する駅施設計画等の検討を新たに行った。

(住吉駅の概要)

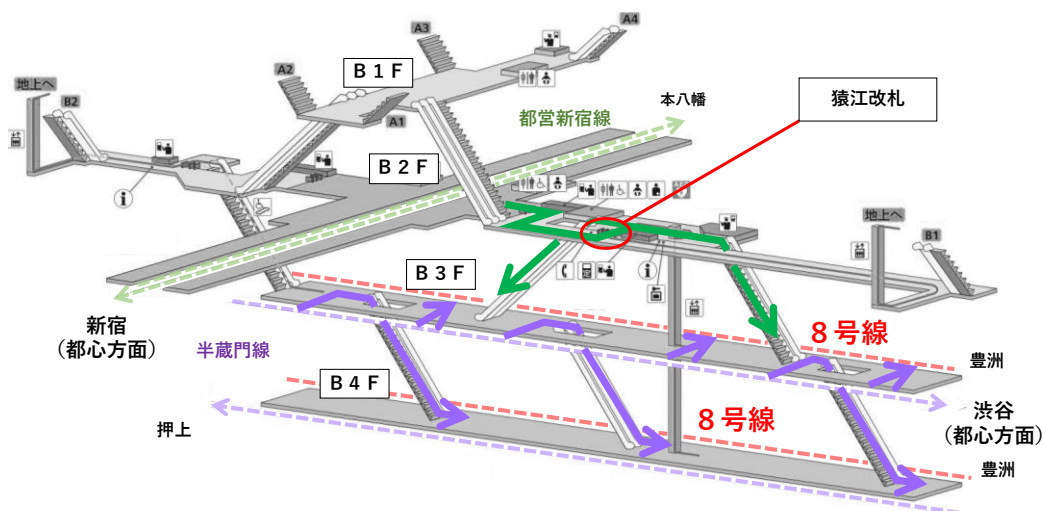
- 1978年に都営新宿線、2003年に半蔵門線が開業しており、今後、地下鉄8号線の延伸に伴い、3路線が乗り入れる計画である。
- 地下鉄8号線は、地下3階、4階の半蔵門線留置線部を活用し、各階交互に発着することが想定されている。
- そのため、大規模な改良は想定されていないが、地下鉄8号線の整備に向けては、「乗換需要に対応した混雑緩和対策」や「本線接続の施工方法」等について検討が必要になる。

(乗換需要に対応した混雑緩和対策)

- 住吉駅は現状の流動調査において利用者の大きな滞留は確認されていないが、地下鉄8号線の整備に伴い、住吉駅利用者の増加が見込まれる。さらに、一般的に朝ピーク時には、郊外から都心へ向かう利用者が多い傾向がある。
- そのため、乗換需要への対応の検討にあたっては、「都心へ向かう半蔵門線からの乗換動線」や「都心へ向かう都営新宿線からの乗換動線」に着目する必要がある。



<住吉駅の接続路線>

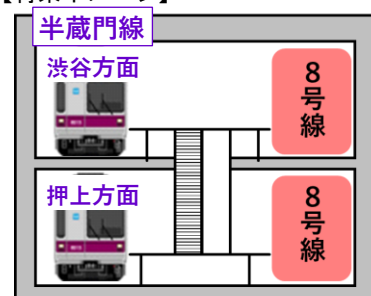


<住吉駅で想定される朝ピーク時の主な乗換動線>

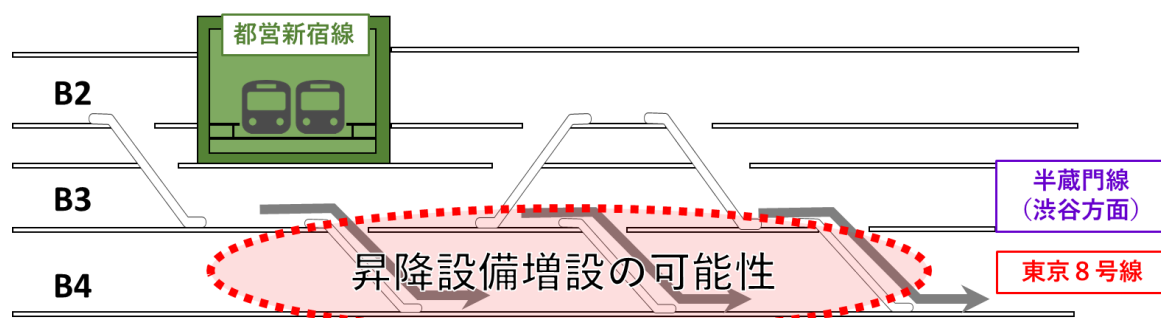
【現況】



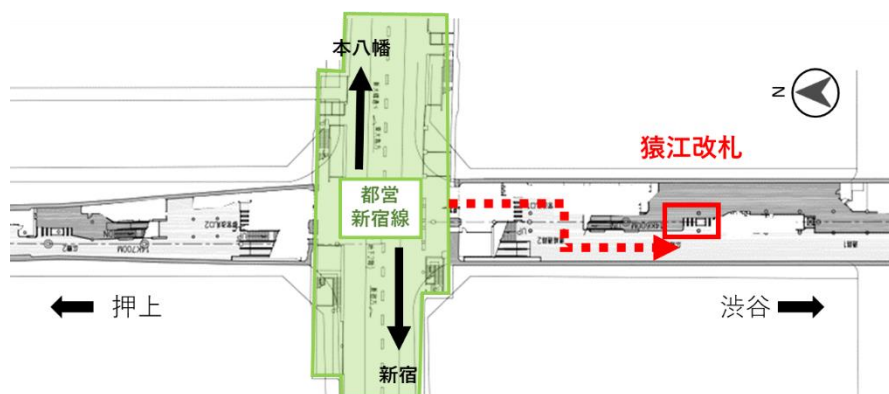
【将来イメージ】



- ・「都心へ向かう半蔵門線からの乗換動線」の観点からは、地下3階の半蔵門線から4階の地下鉄8号線への乗換移動が大きく増加することが想定されるため、将来の需要に応じて地下3階と4階を結ぶ昇降設備の増設が乗換円滑化に効果的であることを確認した。
- ・「都心へ向かう都営新宿線からの乗換動線」の観点からは、現状でも利用者が多い猿江改札において、将来の需要に応じて改札機の増設が乗換円滑化に効果的であることを確認した。
- ・なお、実施の必要性については、需要予測に基づく流動シミュレーション等も踏まえながら更に検討を深度化していく必要がある。



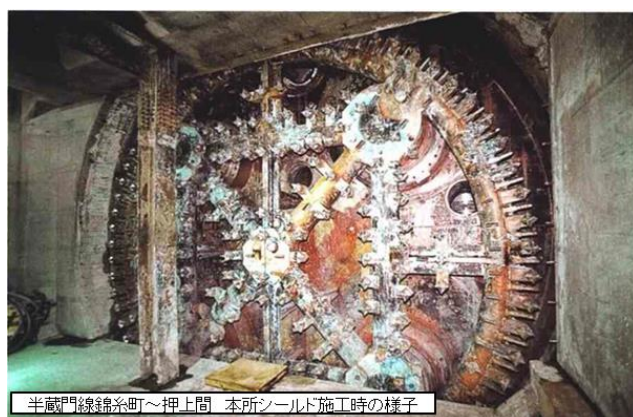
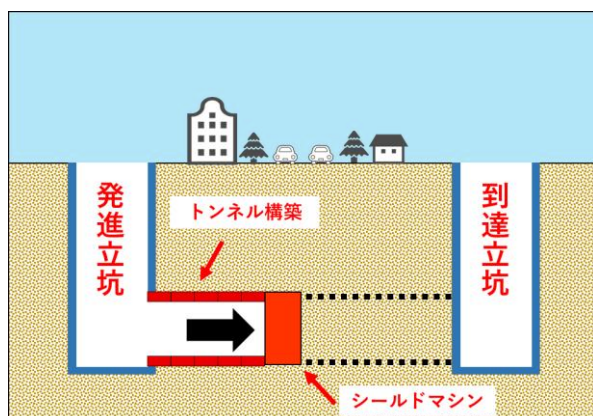
<半蔵門線からの乗換需要への対応>



<都営新宿線からの乗換需要への対応>

(本線接続の施工方法)

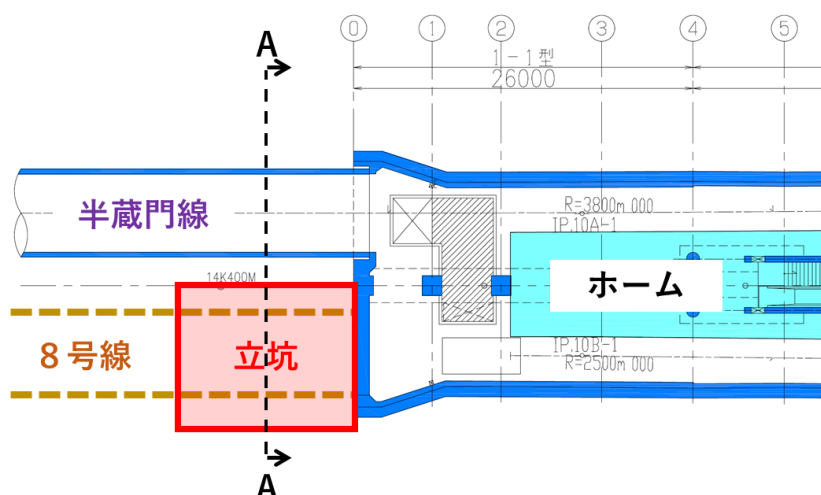
- ・地下鉄の本線工事では、シールドマシンにより地中を掘り進める「シールド工法」を採用することが一般的であり、トンネルの始末端において、シールドマシンの組立・発進、到達・解体等を行うための空間として、立坑を構築する必要がある。



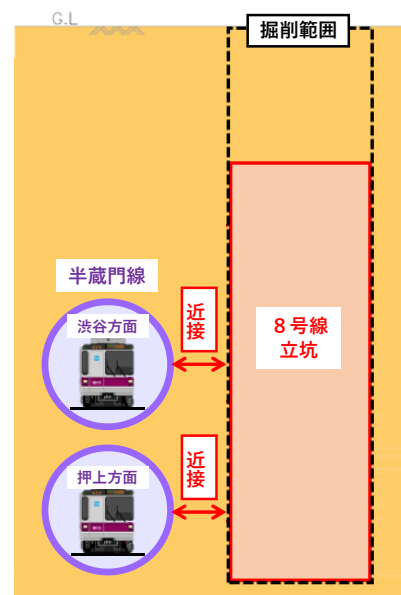
<シールド工法>

- ・住吉駅は既に半蔵門線のトンネル部等があるため、立坑の構築は、既設構造物との近接施工になることを確認した。
- ・なお、当該箇所の近接施工の検討については、既存路線の列車の安全運行の確保を前提に、周辺支障物の調査やそれを踏まえた施工方法についても深度化する必要があると考えられる。

【立坑位置図（平面図）】



【断面図（A－A断面）】



<立坑と近接する既設構造物>

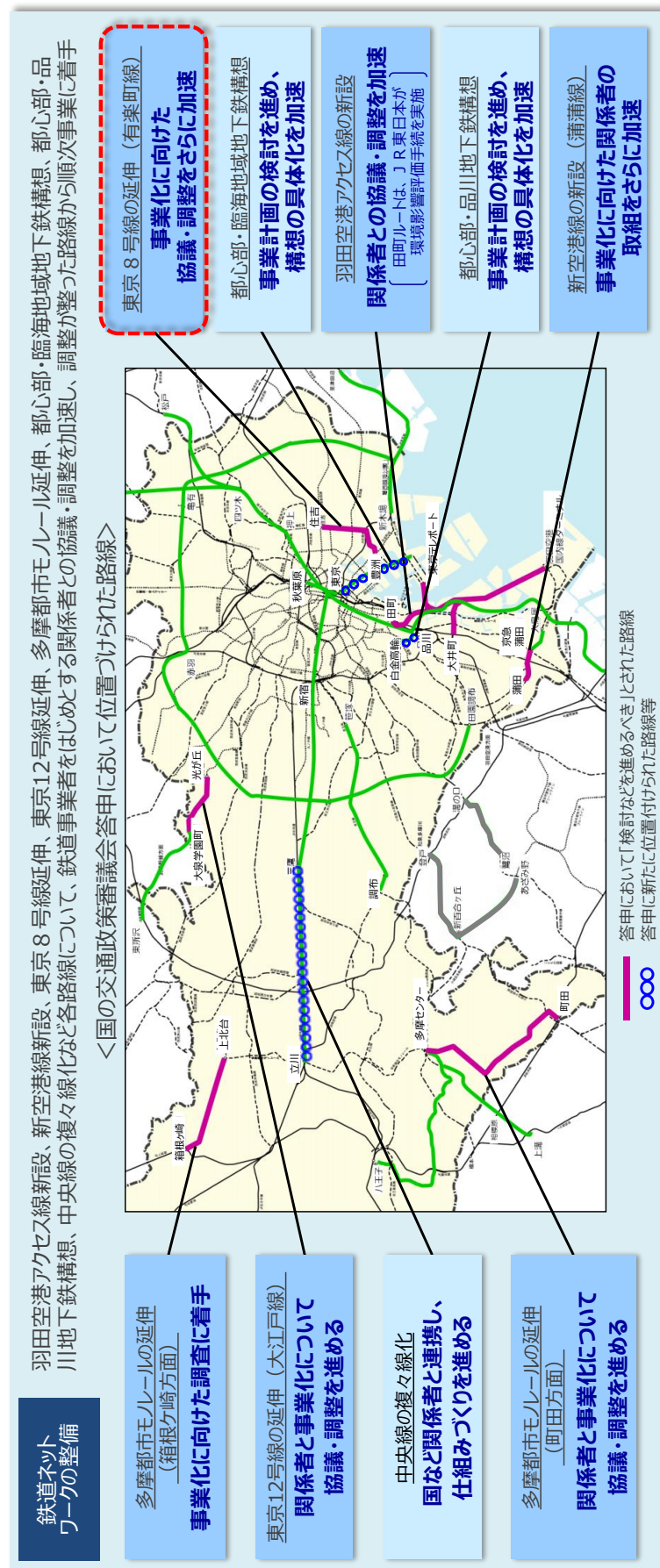
（６）今後の取り組み

- ・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、審議会での議論と並行し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 都市の機能をさらに高める戦略

５．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、鉄道の快適な利用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



鉄道の快適な利用に向けて

新型コロナ危機を契機とした都市づくりの観点から、働き方改革と連携したオフィス・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

令和３年１月２０日
鉄道局都市鉄道政策課

第１回 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会 の開催について

国土交通省では、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に、新たに「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会」を設置し、東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について検討を開始します。

○令和２年６月に成立した復興庁設置法等の一部を改正する法律（令和２年法律第４６号）により、復興財源確保法※に規定される国が保有する東京地下鉄株式会社（以下「東京メトロ」という。）株式の売却益の復興債償還への充当期限が令和９年度末に設定されたことを踏まえ、当該株式の売却に先立って、その売却のあり方について検討する必要があります。

○当該株式の売却のあり方の検討に当たっては、東京メトロに関するこれまでの閣議決定等との関係性から、東京圏における地下鉄ネットワークについて今日的視点から検証を行い、今後の地下鉄ネットワークのあり方について議論した上で、東京メトロが果たすべき役割及びその役割を踏まえた株式売却のあり方について議論する必要があり、今般、これらの事項について交通政策審議会において検討を開始します。

※東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源の確保に関する特別措置法（平成２３年法律第１１７号）

記

- １．日 時：令和３年１月２２日（金）１７：００～１９：００（WEB形式と対面形式の併用）
- ２．場 所：国土交通省 中央合同庁舎２号館１２階 国際会議室
- ３．議 事：
 - （１）東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について（諮問）
 - （２）今後の進め方について
- ４．構成員：別紙のとおり
- ５．その他：
 - ・会議は非公開ですが、報道関係者を対象に冒頭のみWEB傍聴が可能です。なお、通信設備の都合により、１社につき１名（１回線）とさせていただきます。
 - ・報道関係者でWEB傍聴を希望される方は、１月２２日（金）１２：００までに以下のとおりメールにてご連絡ください。期日までにご連絡いただいた方にWEB会議のURLを送付いたします。
件 名：第１回傍聴希望
本 文：氏名（ふりがな）、所属、電話番号
送付先：hqt-toshitetsudo-network★gxb.ml.it.go.jp（「★」を「@」に置き換えてください。）
 - ・当日の会議資料及び議事概要については、後日、国土交通省ホームページにて公開いたします。

【問い合わせ先】国土交通省鉄道局都市鉄道政策課 信太（しだ）、川合
TEL：03-5253-8111（内線 40-453）、03-5253-8535（直通）
FAX：03-5253-1635

令和３年１月２０日

国土交通大臣

赤 羽 一 嘉 殿

東京都知事

小 池 百合子

東京圏における地下鉄ネットワークの充実について（要請）

貴省におかれましては、日頃から、東京都が進める都市基盤整備に御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

この度、貴省の交通政策審議会の下に「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会」が設置され、東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について検討が開始されることになりました。

都では、交通政策審議会答申第１９８号に位置付けられた地下鉄ネットワークの充実に向け、これまで関係者との協議、調整を進めてきたところですが、東京８号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）については事業主体の選定等の課題があるほか、都心部・臨海地域地下鉄構想及び都心部・品川地下鉄構想については事業化に向けた路線への位置付け等の課題があります。

つきましては、本審議会において、これらの課題解決に向けた検討がなされるとともに、「東京メトロが果たすべき役割」の検討に当たっては、首都中枢エリアを担う公共的役割について十分勘案していただきますようお願い申し上げます。

貴省におかれましては、今後とも、東京圏における地下鉄ネットワークの充実に向け、積極的な御支援を賜りますようお願い申し上げます。

参考（４）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（５）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

- ・平成31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（6）有価証券報告書（抜粋）（令和2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。
- ・平成31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。
- ・この協議会の一環として、令和元年 11 月及び令和 2 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。
- ・令和 2 年 8 月に協議会第 3 回を開催し、地下鉄 8 号線など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。

○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

- ・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昨年 1 月に立ち上げた。
- ・第 2 回においては、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検討を行っていくこととした。
- ・第 3 回においては、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。
- ・第 4 回から 6 回においては、難工事が想定される東陽町駅の駅改良について、西改札利用者と乗換利用者が交錯しにくい乗換動線や、埋設物等の制約条件を踏まえた駅施設の構造等の検討を行った。

○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

- ・令和 3 年 1 月、国は交通政策審議会鉄道部会の下に、「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会」を新たに設置した。国が小委員会の設置を公表した 1 月 20 日、都は地下鉄 8 号線について、事業主体の選定等の課題解決に向けた検討を要請した。
- ・都は、令和 3 年 3 月に策定した『未来の東京』戦略において、地下鉄 8 号線の延伸は、都として「事業化に向けた協議、調整をさらに加速」する路線であることを位置付けた。
- ・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ていくこととした。