

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号線の延伸について報告する。

○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、これに基づき、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。

昨年7月、国の交通政策審議会から「早期の事業化を図るべき」と答申され、この答申を踏まえ、同日、東京都知事と国土交通大臣が面談を行った。その中で、地下鉄8号線の延伸について、東京メトロを事業主体とし、国と都が財政支援を行うなど、地下鉄ネットワークの充実に向けて連携して取り組むことを合意し、事業化に向けた課題の解決が図られた。さらに、この合意等を受け、本年1月、東京メトロが事業主体として本路線の事業許可を国へ申請したこと等により、地下鉄8号線延伸のための事業スキームの構築が図られた。

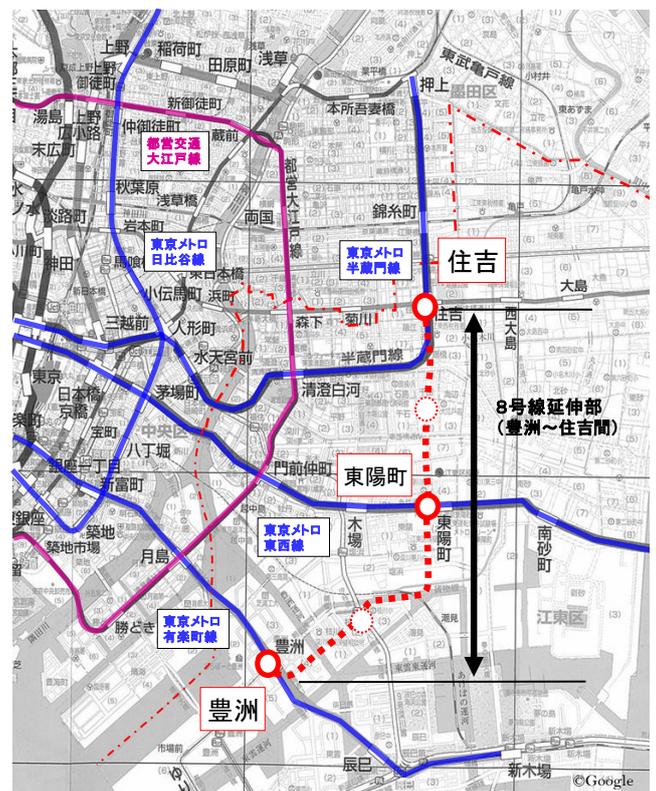
地下鉄8号線の延伸は、東西線の混雑緩和はもとより、臨海地域の更なる発展にも寄与する重要な路線であり、今後、国や江東区、東京メトロなど関係者と一層連携し、来年度早々にも都市計画や環境影響評価の手続に着手する。

(1) 平成30年度末に都が提示した事業スキーム

- ・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、こ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】(H31.3 東京都)

- ・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。



<地下鉄ネットワーク>

【主な課題】(H31.3 東京都)

- ・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。

(2) 地下鉄ネットワークの充実に関する国への要請

- ・都は、地下鉄8号線延伸の課題解決に向けて、提示した事業スキームの概要に基づき、関係者との協議、調整を精力的に進めてきた。
- ・そのような中、昨年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昨年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い、その中で、地下鉄8号線の延伸について、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）＞

(3) 交通政策審議会からの新たな答申

- ・本小委員会では、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、学識経験者等を中心に構成された委員により、「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きた。
- ・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号線延伸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、小委員会において論点整理が進められた結果、昨年7月15日に交通政策審議会答申第371号「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」が公表された。

＜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 |
| 7月8日 | 第5回 | ○答申案 |

出典：小委員会第1回資料を基に更新

- ・新たな国の答申において、地下鉄8号線の延伸は「早期の事業化を図るべき」とされ、事業主体については、「東京メトロのネットワークとの関連性があり、運賃水準や乗換利便性など利用者サービスの観点や整備段階での技術的な観点からも、東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切」であることが示された。
- ・一方で、「多額の設備投資を伴う新線整備に対して協力を求めるに当たっては、東京メトロの経営に悪影響を及ぼさないことが大前提」であり、「社会的・経済的見地からの必要性により整備が行われるものであり、受益と負担の関係も踏まえ、十分な公的支援が必要」とされた。
- ・また、「特に、東京8号線の延伸については、既存路線の混雑緩和に資する路線である一方、当該路線の需要の一部は東京メトロ既存路線の乗客が転移することにより生じると想定されており、東京メトロの経営全体への影響も精査した上で、支援を検討する必要がある」とされ、こうしたことから、「類似事例に適用実績がある地下高速鉄道整備事業費補助や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による都市鉄道融資の活用が適切」であることが示された。

(4) 地下鉄ネットワークの充実に関する国との合意

- ・この答申を踏まえ、同日7月15日、東京圏における地下鉄ネットワークの充実に関する今後の取組について、知事と国土交通大臣が面談を行った。
- ・その中で、地下鉄8号線の延伸について、東京メトロを事業主体とし、国と都が財政支援を行うなど、地下鉄ネットワークの充実に向けて国と都が連携して取り組むことを合意し、事業化に向けた課題の解決が図られた。



<知事と国交大臣のテレビ会議（令和3年7月15日）>

(5) 事業スキームの構築

この合意等を受け、本年1月、東京メトロが事業主体として本路線の事業許可を国へ申請したこと等により、「地下鉄補助を活用し、事業主体は東京メトロ」とする事業スキームの構築が図られた。

【費用負担】

- ・国の交通政策審議会の答申を踏まえ、都は国と共に、地下鉄補助を活用し、対象建設費について国が約25.7%、都が約48.6%を支援し、残り

<地下鉄8号線延伸の費用負担>

| | | |
|----------------------|----------------------|---|
| 国 補助 25.7% | 都 補助 48.6% | 事業者 <small>※鉄道運輸機構による都市鉄道融資</small> |
|----------------------|----------------------|---|

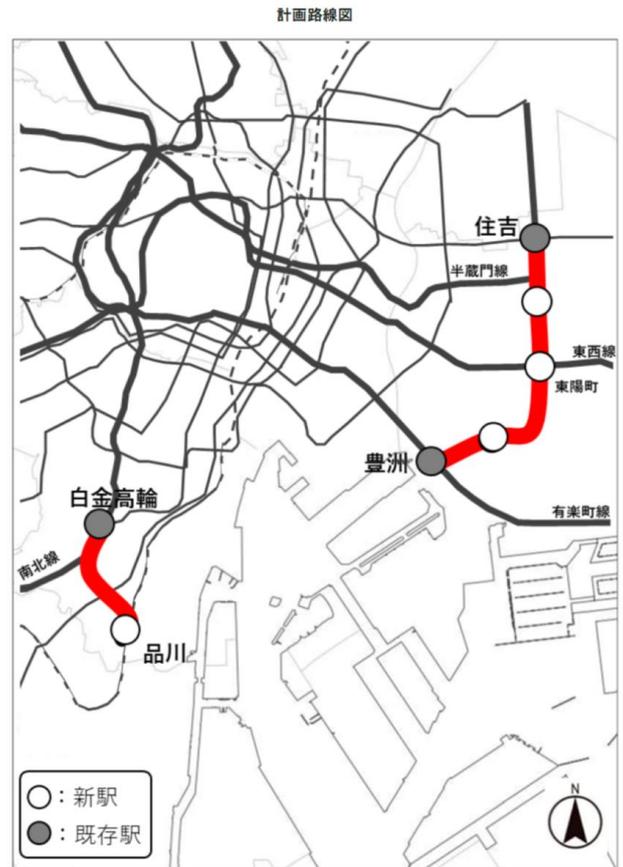
※区負担については現在、江東区と協議中

- 約25.7%及び補助対象外事業費については、国が東京メトロに対し、鉄道運輸機構による都市鉄道融資（財政投融資）を行っていくこととした。
- ・これに基づき、都は本年1月28日に公表した東京都の来年度予算案において、早期事業化に向け、東京メトロが実施する地下鉄8号線延伸の環境調査や設計等に関する予算を計上した。

- ・なお、区の費用負担については、現在、江東区と協議中であり、引き続き、協議を進めていく。

【事業主体】

- ・東京メトロは、昨年8月10日に提出された有価証券報告書（四半期報告書）において、「8号線の延伸（豊洲～住吉間）及び都心部・品川地下鉄構想（白金高輪～品川間）については、当社の経営に悪影響を及ぼさないよう、交通政策審議会答申第371号及び国と東京都の合意に基づき、十分な公的支援及び当社株式の売却が確実に実施されることを前提に、事業化に向けて取り組む」こととした。
- ・さらに、東京メトロは整備主体となることがさらなる企業価値向上に資するものと判断し、都が来年度予算案を公表した同日、本年1月28日、東京メトロは事業化に向け、国土交通大臣に対し、地下鉄8号線延伸の鉄道事業許可を申請した。

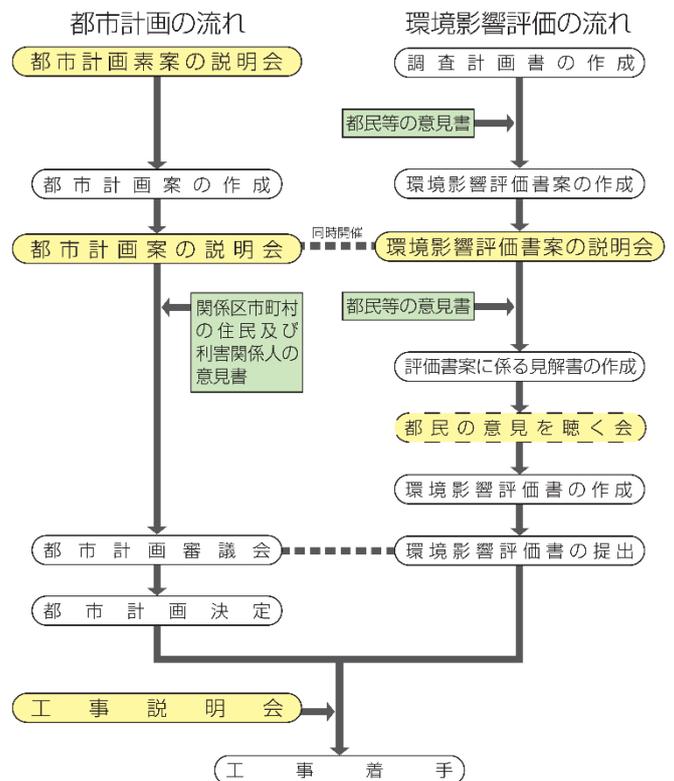


※新駅の名称は仮称。 以上

＜事業許可申請された計画路線図＞

(6) 今後の取組

- ・地下鉄8号線延伸の工事着手に向けては、関係者との協議、調整を加速し、都市計画や環境影響評価等の手続を進める必要がある。
- ・また、沿線まちづくりの具体化など、関係者がより一層連携して取り組んでいく必要がある。
- ・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、国や江東区、東京メトロなど関係者と一層連携し、来年度早々にも都市計画や環境影響評価の手続に着手する。



＜一般的な工事着手に向けた手続の流れ＞

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（２）交通政策審議会答申第371号（令和３年７月 交通政策審議会）

（「1. 今後の地下鉄ネットワークのあり方について」からの抜粋）

※赤線加筆

要」との考えが示されている。すなわち、かつては鉄道とともに都市づくりが進められてきたが、現在の都心部においては、都市にとってどのような鉄道サービスが求められるかを検討する段階にあると考えられているところである。

この点、東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想については、それぞれの都市の機能と求められる鉄道ネットワークが既に明確であると考えられ、その具体化が必要である。都心部・臨海地域地下鉄構想については、臨海部において、大規模で多様な開発計画が進展・計画されるとともに、さらに将来を見据えて、東京都により臨海部の都市づくりの方向性が検討されている段階にあり、鉄道ネットワークについては、これらの観点も踏まえた検討が必要である。

以上の考え方にに基づき、それぞれのプロジェクトについて、1.（1）において指摘した現在の社会経済情勢における地下鉄ネットワークの重要性も踏まえ、以下のとおりその方向性を提示する。

i) 東京8号線の延伸について

第198号答申において、国際競争力の強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点等とのアクセス利便性の向上や東西線等の混雑緩和に資する路線であると位置づけられており、課題として、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との考えが示された。

同答申以降に国土交通省が実施した調査においては、費用便益比や収支採算性ともに概ね良好な数値が結果として示されており、事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである。

ii) 都心部・品川地下鉄構想について

第198号答申において、六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性向上に資する路線であると位置づけられており、課題として、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることが期待されるとの考えが示された。

同答申以降に国土交通省が実施した調査においては、事業化に向けて必要となる施設整備を精査し、具体的なルートを設定するなど、事業の実現可能性の観点から事業計画の検討が進められている。また、同調査においては、費用便益比や収支採算性ともに概ね良好な数値が結果として示されており、近年の品川駅周辺の開発計画の進展も踏まえると、事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである。

iii) 都心部・臨海地域地下鉄構想について

第198号答申において、国際競争力強化の拠点である都心と臨海副都心との

（「２．東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について」からの抜粋）
※赤線加筆

２．東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について

（１）東京メトロが担っている役割について

東京メトロは、首都・東京の中枢にネットワークを有し、丸ノ内線及び銀座線を除く全ての路線で民鉄各社や JR との相互直通運転を行っており、その営業キロ数は、自社の営業キロ数（195.0km）の約 1.5 倍である 355.8km を加え、合計 550.8km に及ぶなど、東京圏の鉄道ネットワークの核となる機能を果たし、人々の輸送手段という鉄道自体が有する公的役割に限らず、首都機能の維持・発展のみならず、首都・東京を含めた東京圏の社会経済活動において重要な役割を担っている。

また、東京メトロは、地下鉄整備に関する技術力・ノウハウを有しており、技術的な観点からの役割を果たすことも期待されている。

（２）東京メトロに求める具体的な協力について

１．を踏まえ、東京メトロに求める具体的な協力について以下のとおり提示する。

東京 8 号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想については、東京メトロのネットワークとの関連性があり、運賃水準や乗換利便性など利用者サービスの観点や整備段階での技術的な観点からも、東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切である。

一方で、東京メトロは、これまでの累次の閣議決定や東京地下鉄株式会社法において完全民営化の方針が規定されていることを踏まえ、株式上場を目指した経営方針を堅持しており、多額の設備投資を伴う新線整備に対して協力を求めるに当たっては、東京メトロの経営に悪影響を及ぼさないことが大前提となる。

この点、東京 8 号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想のいずれについても、社会的・経済的見地からの必要性により整備が行われるものであり、受益と負担の関係も踏まえ、十分な公的支援が必要である。

特に、東京 8 号線の延伸については、既存路線の混雑緩和に資する路線である一方、当該路線の需要の一部は東京メトロ既存路線の乗客が転移することにより生じると想定されており、東京メトロの経営全体への影響も精査した上で、支援を検討する必要がある。

こうしたことから、類似事例に適用実績がある地下高速鉄道整備事業費補助や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による都市鉄道融資の活用が適切である。

また、上述のとおりこれまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを踏まえ、東京メトロが東京 8 号線の延伸及び都心部・品

東京圏における地下鉄ネットワーク

～ 交通政策審議会の答申を踏まえた今後の取組 ～

- 東京8号線の延伸（豊洲～住吉）
- 品川地下鉄
 - ・ 東京メトロによる整備 ・ 国と都が補助

- 臨海地下鉄
 - ・ 事業計画策定に向けた検討会を立上げ
 - ・ 国も上記検討会に参画して協力を

- 東京メトロ株式
 - ・ 国と都で1/2を売却するよう準備

（２）地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：17,752百万円の内数、国費：4,473百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

<参 考>

[令和３年度補正予算]

都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)

国費：2,830百万円の内数

大都市圏中心部における移動の円滑化、通勤・通学混雑の緩和等を図るため、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進する。

① 東京８号線（有楽町線）の延伸整備

令和３年７月交通政策審議会答申第３７１号に基づき、国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部を結ぶ新線を整備することにより、臨海副都心と都区部東部等とのアクセス利便性の向上や東西線の混雑緩和など都市機能の一層の充実を図る。

② 都心部・品川地下鉄の整備

同答申に基づき、六本木等都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅を結ぶ新線を整備することにより、都市中心部の移動の円滑化や国際競争力強化の拠点である品川駅周辺地区と都心部とのアクセス利便性の向上など都市機能の一層の充実を図る。



- ▶ **鉄道の連続立体交差化の推進【都整・建設】** ④387億円（③390億円）
 鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで道路と立体化し、多数の踏切の除却や新たに交差する道路との立体交差を実現
 （都施行：6路線7か所（京王京王線ほか）、区施行：1路線2か所（東武伊勢崎線））
- ▶ **自転車通行空間の整備【建設・港湾】** ④19億円（③19億円）
 都内各地で誰もが安全で安心して移動できるよう、自転車通行空間を整備
 （規模：③24.6km→④29.6km）
- ▶ **広域交通ネットワーク形成等に関する調査【都整】** ④0.9億円（③0.9億円）
 東京圏における鉄道等の交通ネットワーク整備に関する調査を実施
- ▶ **新 地下高速鉄道建設助成（新線建設）【都整】** ④10億円（新規）
 国際競争力の強化や交通機関の混雑緩和に資する地下高速鉄道の新線建設に向けて、輸送力の増強等に係る建設費を助成（東京8号線、品川地下鉄）
- ▶ **多摩都市モノレールの整備【建設】** ④2億円（③3億円）
 多摩地域のアクセス利便性や生活利便性の向上を図るため、上北台から箱根ヶ崎間の延伸について事業化に向けた現況調査及び設計等を実施

国の交通政策審議会答申により位置付けられた路線



◆ 交通政策審議会答申第371号（令和3年7月）における新たな位置づけ
 ～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～

- ・ **東京8号線、都心部・品川地下鉄**
 「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべき」
- ・ **都心部・臨海地域地下鉄**
 「事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき」 * 答申を踏まえ令和3年9月から事業計画検討会を開催

都心部・臨海地域地下鉄構想事業計画検討会

- ◆ 検討体制 学識経験者、国交省、鉄道運輸機構、都市再生機構、都市整備局
- ◆ 検討内容 ①ルート・駅位置等の検討、②概算事業費の算出、③需要予測・事業性の検証、④事業スキームの整理

など

参考（6）令和4年度 主要事業（令和4年1月 東京都） ※赤字加筆

| 事 項 | 4 年 度 | 3 年 度 | 増(△)減 |
|---------------------------------------|----------|-----------|-------------|
| 11 首都高速道路整備事業出資金 | 百万円 2 | 百万円 19 | 百万円 △ 17 |
| 改築事業 池尻三軒茶屋出入口付近付加車線増設 | | | |
| 12 地下高速鉄道建設助成 | 8,422 | 10,830 | △ 2,408 |
| 地下高速鉄道の新線建設、大規模改良工事等に対して補助等を行う。 | | | |
| (1) 補助金 | 4,091 | 3,793 | 298 |
| ア 大規模改良等 | 3,045 | 3,793 | △ 748 |
| 東京都交通局 | 1,501 | 1,786 | △ 285 |
| 東京地下鉄(株) | 1,544 | 2,007 | △ 463 |
| (新) イ 新線建設 | 1,046 | 0 | 1,046 |
| 対象路線 東京8号線 品川地下鉄 | | | |
| (2) 鉄道新線建設等準備基金積立金 | 4,331 | 7,037 | △ 2,706 |
| 13 区施行連続立体交差事業費補助 | 1,402 | 1,759 | △ 357 |
| 区が施行する鉄道連続立体交差事業にかかる費用を補助する。 | | | |
| 対象箇所 東武伊勢崎線竹ノ塚駅 東武伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅 | | | |

NEWS RELEASE



東京を走らせる力

22-06

2022年1月28日

～より便利で持続可能な社会を目指して～

有楽町線延伸（豊洲・住吉間）及び南北線延伸（品川・白金高輪間） の鉄道事業許可を申請しました。

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：山村 明義）は、2022年1月28日（金）有楽町線延伸（豊洲・住吉間：建設キロ4.8km）及び南北線延伸（品川・白金高輪間：建設キロ2.5km）の鉄道事業許可を国土交通大臣に申請いたしました。

有楽町線延伸（豊洲・住吉間）の沿線地域である豊洲周辺を含む臨海地域は、国と東京都により、特定都市再生緊急整備地域や国際戦略総合特区のアジアヘッドクォーター特区に位置づけられ、近年多くの再開発が進展しています。本路線は、臨海地域と都区部東部の観光拠点等とのアクセス利便性の向上や地域のまちづくりの面での効果が期待されるとともに、東西線の混雑緩和にも寄与します。

南北線延伸（品川・白金高輪間）の周辺地域である品川駅周辺は、リニア中央新幹線の整備を契機に、東京と国内外の広域的な交通結節点として期待され、新たな国際競争力強化の拠点として、多様な機能が集積する再開発エリアであります。本路線は、品川駅で山手線、東海道線等のJR 東日本主要幹線、羽田空港に連絡する京急線、東海道新幹線と接続し、六本木・赤坂等との都心部のアクセス利便性向上等に寄与します。

この取組みにより、地下鉄ネットワークの充実を図ることで、東京圏の国際競争力の強化に貢献してまいります。

路線概要は、以下の通りとなります。

記

（有楽町線延伸（豊洲・住吉間））

1. 建設キロ 4.8km
2. 総建設費 約2,690億円
3. 経由地 豊洲～東陽町～住吉
4. 開業目標 2030年代半ば

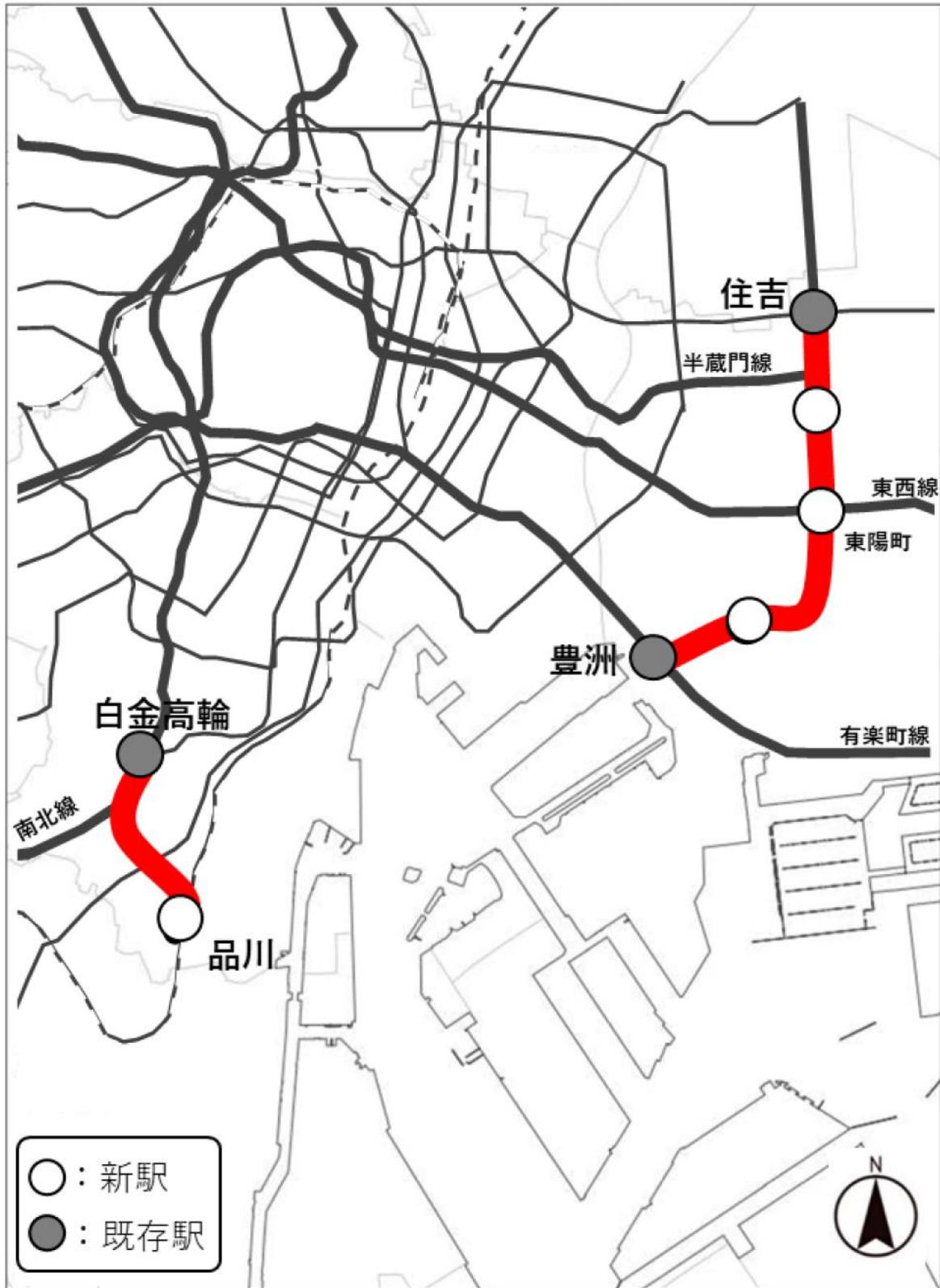
（南北線延伸（品川・白金高輪間））

1. 建設キロ 2.5km
2. 総建設費 約1,310億円
3. 経由地 品川～白金高輪
4. 開業目標 2030年代半ば

※新駅の名称は仮称。

※総建設費、開業目標等については、鉄道事業許可の申請にあたり当社で取りまとめた現時点の内容であり、今後の検討や関係機関との協議等により、変更となる可能性があります。

計画路線図



※新駅の名称は仮称。

以上

④ グローバル

東京の活動を支える交通・物流ネットワークを更に強化する

- 東京2020大会開催とその先を見据え実施してきた取組を進展させ、都市インフラが高度に発達した国際都市を実現
鉄道ネットワークの整備 

交通政策審議会が位置付けられた各路線について、調査の実施や関係者との調整を行い、事業を推進

＜地下鉄ネットワークのあり方等に関する国の答申＞

2021年7月に公表された交通政策審議会答申第371号において、東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄の新設は「早期の事業化を図るべき」、都心部・臨海地域地下鉄の新設は「事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき」とされた



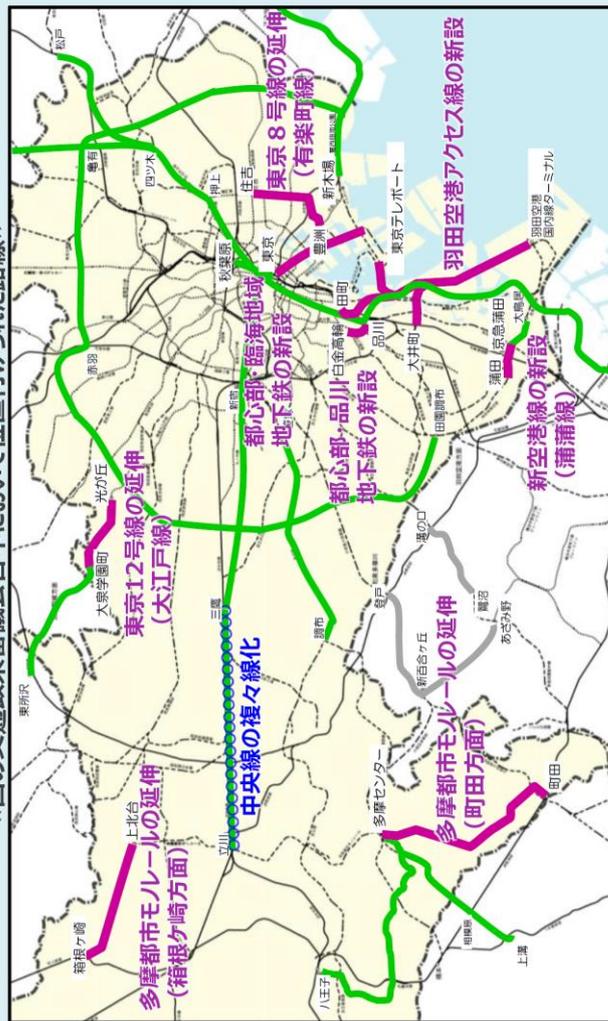
＜多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎）＞
事業化に向けた
現況調査や基本
設計等を実施
(2020年度より)



＜羽田空港アクセス線の事業許可＞
2021年1月、本計画ルートのうち「田町（東山手）ルート」について、J R 東日本が国土交通大臣から新設区間の
鉄道事業許可を取得

羽田空港アクセス線新設、新空港線新設、都心部・臨海地域地下鉄新設、東京8号線延伸、都心部・品川地下鉄新設、東京12号線延伸、多摩都市モノレール延伸、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・調整を進め、調整が整った路線から順次事業に着手

「国の交通政策審議会答申において位置付けられた路線」



○ 答申において「検討などを進めるべき」とされた路線 ○○○ 国など関係者と連携し、仕組みづくりを進める路線

| | | | |
|--|---|---|--|
| 多摩都市モノレールの延伸 (箱根ヶ崎方面) 早期事業化に向けた 取組を加速 | 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) 早期事業化に向けた 取組を加速 | 羽田空港アクセス線の延伸 関係者との協議・調整を加速 (田町ルートは、J R 東日本が 新設区間の事業許可を取得) | 都心部・品川地下鉄の新設 早期事業化に向けた 取組を加速 | 新空港線の延伸（蒲蒲線） 事業化に向けた関係者の 取組を更に加速 |
|--|---|--|--|

3か年のアクションプラン（主要）

| 具体的な取組（主要） 鉄道ネットワークの整備 | 年次計画 | | |
|---------------------------|------------------|--------|------------------|
| | 2021年度末 (見込み) | 2022年度 | 2023年度 2024年度 |
| | | | ↑ |

参考（9）有価証券報告書（抜粋）（令和3年8月 東京地下鉄株式会社）

⑦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、2008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、1982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。

ただし、8号線の延伸（豊洲～住吉間）及び都心部・品川地下鉄構想（白金高輪～品川間）については、当社の経営に悪影響を及ぼさないよう、交通政策審議会答申第371号及び国と東京都の合意に基づき、十分な公的支援及び当社株式の売却が確実に実施されることを前提に、事業化に向けて取り組みます。これらの新線建設に対する当社グループの関与の具体的な内容や、輸送需要を含めた事業環境の変化、公的支援の実施状況等によっては、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

参考（10）有価証券報告書（抜粋）（令和4年2月 東京地下鉄株式会社）

⑦新線建設について

当社は、8号線の延伸（豊洲～住吉間）及び都心部・品川地下鉄構想（白金高輪～品川間）（以下「両路線」といいます。）については、沿線の開発状況等を勘案した輸送需要予測の動向を踏まえ、交通政策審議会答申第371号及び国と東京都の合意に基づく十分な公的支援及び当社株式の売却が確実に実施されることを前提に、当社ネットワークに関連する両路線の整備主体となることがさらなる企業価値向上に資するものと判断し、事業化に向けて、2022年1月に国土交通大臣に対し、鉄道事業許可申請を行いました。

しかしながら、両路線の新線建設を進めるにあたり、輸送需要を含めた事業環境の変化、想定外の建設スケジュールの長期化や追加コストの発生、公的支援の実施状況等によっては、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

今後も当社は両路線を除き新線建設を行わず、また、新線建設に対する協力を求められる場合には、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。

なお、1982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 (11) 事業スキームについて

(平成 30 年 12 月 江東区議会 清掃港湾・臨海部対策特別委員会 東京都提出資料)

- 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（12）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 東京都提出資料）

○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（13）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、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、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、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。
- ・第7回において、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。

○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（都の主な報告事項）

- ・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。

○令和3年7月 交通政策審議会答申第371号

（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）

- ・令和3年1月に設置された小委員会において議論され、令和3年7月、「今後の地下鉄ネットワークのあり方」や「東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割」、「東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方」について交通政策審議会から答申された。
- ・この答申を踏まえ、答申が公表された同日に知事と国土交通大臣が面談を行い、地下鉄8号線について、東京メトロを事業主体とし、国と都が財政支援を行うなど、地下鉄ネットワークの充実に向けて国と都が連携して取り組むことを合意した。