

## 地下鉄8号線延伸の進捗状況について

### 1 地下鉄8号線延伸の現況

地下鉄8号線の延伸（豊洲～住吉間）については、令和3年7月の交通政策審議会答申第371号において、「早期の事業化を図るべき」と示された。

以降、関係機関において整備に向けた取組みが加速し、令和4年3月に鉄道事業許可がなされて事業着手されることとなった。

### 2 地下鉄8号線延伸に関する主な経緯（交通政策審議会答申第371号まで）

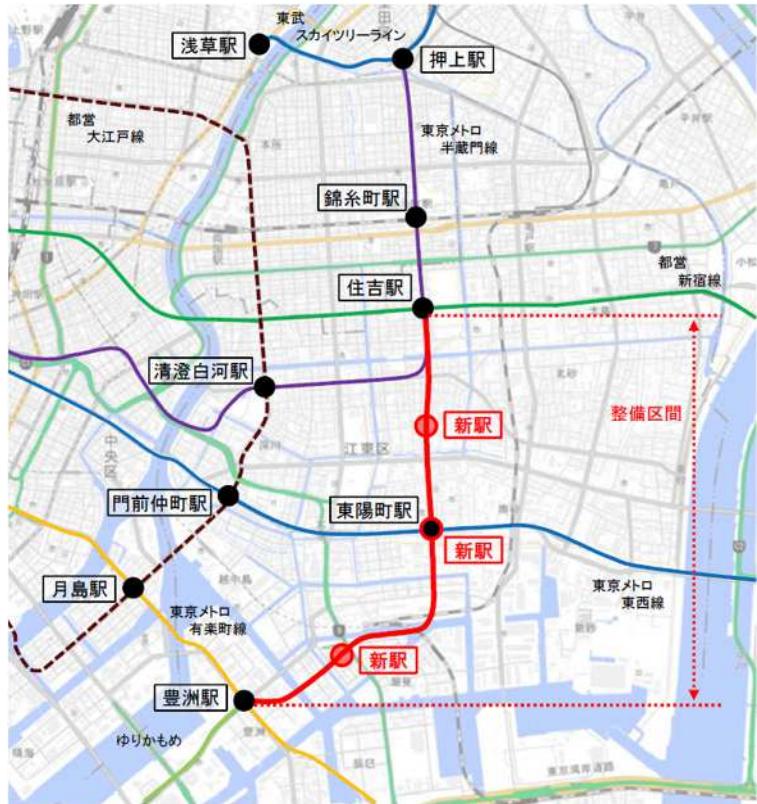
S47.3	都市交通審議会答申第15号 地下鉄8号線の亀有への分岐が初めて答申される。
S60.7	運輸政策審議会答申第7号 豊洲～亀有間が、平成12年までに新設することが適当な区間と答申される。
S61.12	地下鉄8・11号線促進連絡協議会が発足 構成：葛飾区、墨田区、江東区、松戸市
H12.1	運輸政策審議会答申第18号 豊洲～野田市間が、平成27年までに整備着手することが適当な路線と答申される。
H16.4	帝都高速度交通営団が民営化、東京地下鉄株式会社（東京メトロ）設立 副都心線を最後に、その後は新線整備を行わない方針を表明。
H22年度	江東区地下鉄8号線建設基金の積立てを開始 令和4年度末基金残高見込み：100億円
H28.4	交通政策審議会答申第198号 豊洲～住吉間が、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトと答申される。
H29.3	江東区が、豊洲～住吉間の整備計画調査報告書を作成
H30.6	東京都が、平成30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方針を示す
H31.3	東京都が、地下鉄8号線延伸は、東京メトロによる整備、運行が合理的との考えを示す
R3.7	交通政策審議会答申第371号 地下鉄8号線延伸が、「早期の事業化を図るべき」と示される。

### 3 地下鉄8号線延伸に関する主な経緯（交通政策審議会答申第371号後）

R3. 7	江東区長から東京都知事への申入れ
	東京都に対し、一日も早く事業スキームを構築するよう申入れ。
R3. 8	国土交通大臣と東京都知事による合意
	地下鉄8号線延伸について、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、両者が連携して取り組むことを合意。
R3. 12	東京メトロの有価証券報告書の記載事項変更
	有価証券報告書（四半期報告書）において、十分な公的支援等を前提に、地下鉄8号線延伸の事業化に向けて取り組むことを表明。
R4. 1	国土交通省の令和4年度予算決定概要公表
	地下鉄8号線延伸に関する予算を新たに計上したことを公表。
R4. 1	東京都の令和4年度予算案の概要公表
	地下鉄8号線延伸に関する予算を新たに計上したことを公表。
	東京メトロが地下鉄8号線延伸の鉄道事業許可を国土交通大臣へ申請
R4. 2	東京メトロによる環境調査
	地下鉄8号線延伸に伴う地質調査等を実施。
R4. 3	国土交通大臣が地下鉄8号線延伸の鉄道事業を許可

### 4 事業概要※

- 整備区間  
豊洲～東陽町～住吉
- 建設キロ  
4.8km
- 総事業費  
約2,690億円
- 開業目標  
2030年代半ば



※新駅の名称は未定

出典：国土交通省プレスリリース「東京地下鉄株式会社「有楽町・南北線の延伸」に係る鉄道事業許可について」（令和4年3月）

## 5 整備効果\*

- (1) アクセス利便性の向上
  - ・東京東部・北部及び千葉方面と臨海副都心とのアクセス
  - ・観光拠点（例：豊洲市場、東京スカイツリー）とのアクセス
- (2) 所要時間の短縮
  - ・豊洲駅～住吉駅間 約20分→約9分
- (3) 東西線の混雑緩和への寄与
  - ・混雑率（木場駅⇒門前仲町駅）ピーク1時間あたり約20%低減

## 6 今後の取組み

都市計画及び環境影響評価の手続き等を経た後に工事着手となることから、各種手続きが円滑に進められるよう、区として東京都及び東京メトロへ協力していく。

\*事業概要及び整備効果は、鉄道事業許可時に公表された内容