

地域公共交通計画
(東京メトロ有楽町線の分岐線(豊洲～住吉)
の沿線地域)

令和4年12月

東京都

江東区

～ 目次 ～

第1章 計画の目的等	1
1-1 背景	1
1-2 計画の目的	1
1-3 計画区域	2
第2章 現状	4
2-1 江東区の概況	4
2-2 上位計画及び関連計画	6
（1）「未来の東京」戦略 version up 2022（2022年2月策定）	6
（2）都市づくりのグランドデザイン（2017年9月策定）	7
（3）東京ベイ e S Gまちづくり戦略 2022（2022年3月策定）	8
（4）江東区都市計画マスタープラン（2022年3月策定）	9
2-3 人口等の動向	11
（1）人口の動向・現状	11
（2）土地利用状況	21
2-4 計画区域周辺の交通等の動向	26
（1）鉄道交通の状況	26
（2）バス交通の状況	34
第3章 課題	35
第4章 基本方針及び目標の設定	36
4-1 基本方針	36
（1）鉄道ネットワークの拡充	36
（2）鉄道ネットワークの強化	36
4-2 目標	36
（1）鉄道ネットワークの拡充	36
（2）鉄道ネットワークの強化	37
4-3 計画の達成状況の評価方法	37
4-4 計画期間	37
第5章 目標を達成するための取組	38
5-1 東京メトロ有楽町線の延伸及び豊洲駅改良の概要	38
（1）東京メトロ有楽町線の延伸	38
（2）東京メトロ豊洲駅改良	40
5-2 事業に必要な資金の額・調達方法	41
5-3 整備による効果	42
（1）鉄道ネットワークの拡充	42
（2）鉄道ネットワークの強化	43

第1章 計画の目的等

1-1 背景

東京メトロ有楽町線の延伸（豊洲～住吉）（以下「東京メトロ有楽町線の延伸」という。）は、都市高速鉄道8号線（東京メトロ有楽町線）を豊洲駅で分岐し、住吉駅に至る区間を地下式で延伸することで、東京における地下鉄ネットワークの更なる充実を図るものである。

東京メトロ有楽町線の延伸は、国の交通政策審議会答申第198号（2016年4月）において、「東京圏における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」の一つに位置付けられ、国際競争力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京メトロ東西線等の混雑緩和に資する路線であり、費用負担の在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示された。さらに、国の交通政策審議会答申第371号（2021年7月）において、早期の事業化を図るべき路線として位置付けられた。

こうした答申などを踏まえ、東京地下鉄株式会社が事業主体として取り組むこととし、2022年1月に国土交通省へ鉄道事業法に基づく鉄道事業許可を申請し、同年3月に国土交通大臣から鉄道事業の許可を受けた。

また、東京地下鉄株式会社においては、東京メトロ豊洲駅に新木場方面行ホームを1面増設するとともに、エスカレーター及びエレベーターの増設などの改良を予定している。

1-2 計画の目的

本計画は、国際競争力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京メトロ東西線等の混雑緩和及び駅の利便性向上等、鉄道ネットワークの充実を図るために、東京都と江東区が策定するものである。

1-3 計画区域

東京メトロ豊洲駅から東京メトロ住吉駅を結ぶ鉄道新線のネットワークを対象とする。

○計画区域

東京メトロ有楽町線の延伸（計画路線）の沿線地域

中間駅は、（仮称）枝川駅、（仮称）東陽町駅及び（仮称）千石駅の3駅を計画している。



図 1-1 計画区域（広域）

区域の町名

豊洲二丁目、豊洲三丁目、豊洲四丁目、豊洲五丁目、
枝川一丁目、枝川二丁目、枝川三丁目、潮見二丁目、
塩浜二丁目、東陽二丁目、東陽三丁目、東陽四丁目、
東陽五丁目、東陽六丁目、東陽七丁目、千石二丁目、
千田、扇橋二丁目、猿江二丁目、住吉二丁目



図 1-2 計画区域（詳細）

第2章 現状

2-1 江東区の概況

計画区域は、江東区内に位置している。



出典：「地理院地図 Vector」を加工して作成（国土地理院）

図2-1 江東区の概況

江東区の概況は、下表のとおりである。

表 2-1 江東区の概況

面積・人口					
面積 (k m ²)	43. 01	出典： 「国土地理院」 (2022 年) (国土交通省)	a. 夜間人口 (人)	498, 109	出典： 「国勢調査」 (2015 年) (総務省統計局)
人口 (人)	525, 952	出典： 「住民基本台帳」 (2022 年) (江東区)	b. 昼間人口 (人)	608, 532	
世帯数	276, 477		c. 昼夜比 (= b / a)	1. 22	
人口密度 (人 / k m ²)	12, 229				
年齢構成比			就業者数(従業員による就業者数)		
15 歳未満 (人)	66, 563	出典： 「住民基本台帳」 (2022 年) (江東区)	第一次 (人)	244	出典： 「国勢調査」 (2015 年) (総務省統計局)
15～64 歳 (人)	346, 388		第二次 (人)	59, 900	
65 歳以上 (人)	113, 001		第三次 (人)	253, 934	
平均年齢 (歳)	44. 68		分類不能産業 (人)	31, 209	
			総数 (人)	345, 287	

2-2 上位計画及び関連計画

(1)「未来の東京」戦略 version up 2022 (2022 年 2 月策定)

東京 2020 大会と、新型コロナとの闘いの中で生じた様々な変化変革を踏まえ、未来を切り拓く取組を更に加速するため、2022 年 2 月に「未来の東京」戦略 version up 2022 を策定した。

東京メトロ有楽町線の延伸は、都市インフラが高度に発達した国際都市の実現に向けて、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取組の一つに位置付けられており、早期事業化に向けた取組を加速していくこととしている。

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発展させ、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

交通政策審議会にて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



3 年間のアクションプラン（主要）

具体的な取組（主要）	2021年度末（見込み）	年次計画		
		2022年度	2023年度	2024年度
鉄道ネットワークの整備		関係者との協議・調整		

出典：『未来の東京』戦略 version up 2022（東京都 2022 年 2 月）

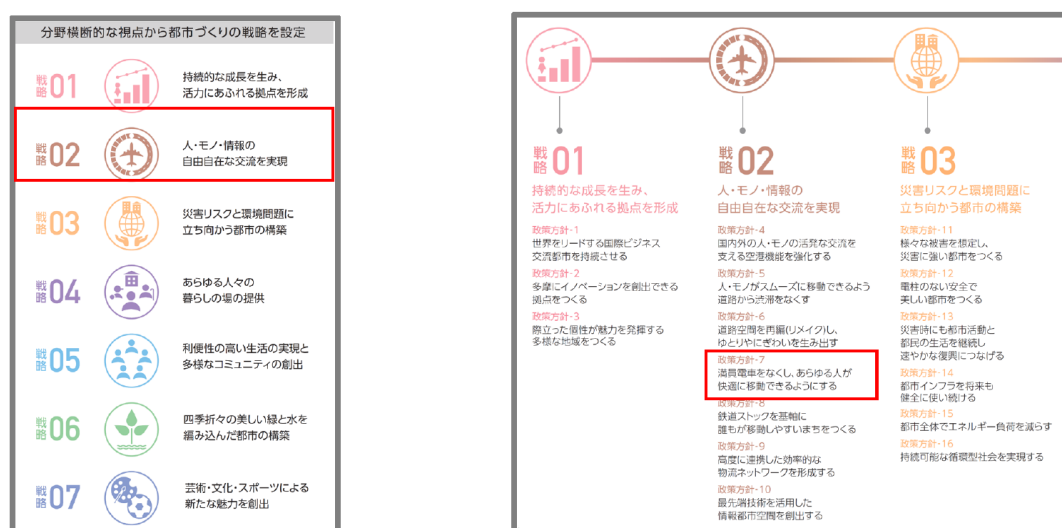
図 2-2 東京の活動を支える交通・物流ネットワーク

(2) 都市づくりのグランドデザイン (2017 年 9 月策定)

東京都は、2016 年 9 月に東京都市計画審議会から示された答申「2040 年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」を踏まえ、2040 年代を目標時期として、目指すべき東京の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す「都市づくりのグランドデザイン」を 2017 年 9 月に策定した。

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の成功とその先の東京の未来への道筋を明瞭化した実行プランが目指す「新しい東京」の実現に向け、本計画では 2040 年代を見据え「活力とゆとりのある高度成熟都市」を都市づくりの目標として、分野を横断する 7 つの戦略を設定し、先進的な取組を進めている。

7 つの戦略のうち「戦略 2 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現」における「政策方針 7 満員電車をなくし、あらゆる人が快適に移動できるようにする」の取組の一つとして、鉄道ネットワークの充実に向け、東京メトロ有楽町線の延伸を含む答申第 198 号で示された路線の検討の深度化を図ることとしている。



出典：「都市づくりのグランドデザイン」（東京都 2017 年 9 月）

図 2-3 都市づくりの 7 つの戦略と各戦略に沿った具体的な取組

(3) 東京ベイ eSGまちづくり戦略 2022 (2022 年 3 月策定)

「東京ベイ eSGまちづくり戦略 2022」は、「ベイエリア全域」を対象エリアとしており、グリーンとデジタルを基軸として、「都市づくりのグランドデザイン」を踏まえ、サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した次世代の都市づくりを進めていくための行政の取組や民間誘導の方策を示している。

これによると、東京メトロ有楽町線の延伸は、「まちの魅力や活動の基盤となる快適で多様な移動手段の充実」に位置付けられている主要施策の一つであり、臨海部と区部東部の観光拠点とのアクセス利便性の向上や東京メトロ東西線の混雑緩和が期待される本路線の早期事業化に向けた取組を加速していくこととしている。



図 2-4 対象エリアの多様な移動手段

(4) 江東区都市計画マスタープラン（2022 年 3 月策定）

江東区では、平成 23 年に都市計画に関する基本的な方針として「江東区都市計画マスタープラン」を策定している。策定から 10 年以上が経過する中で、区を取り巻く社会情勢の大きな変化を踏まえ、持続的に発展するまちづくりを目指して、『江東区都市計画マスタープラン 2022』を策定した。

本マスタープラン第 1 章の重点戦略 1 「地下鉄 8 号線延伸のまちづくり」において、区内南北交通の利便性を高めることによる、区の新たなまちづくりを進めるため、東京メトロ有楽町線の延伸の早期事業化及び駅周辺のまちづくりの推進等を方針として示している。

重点戦略 1

地下鉄 8 号線延伸のまちづくり

— 新たな都市空間となる南北都市軸の形成 —

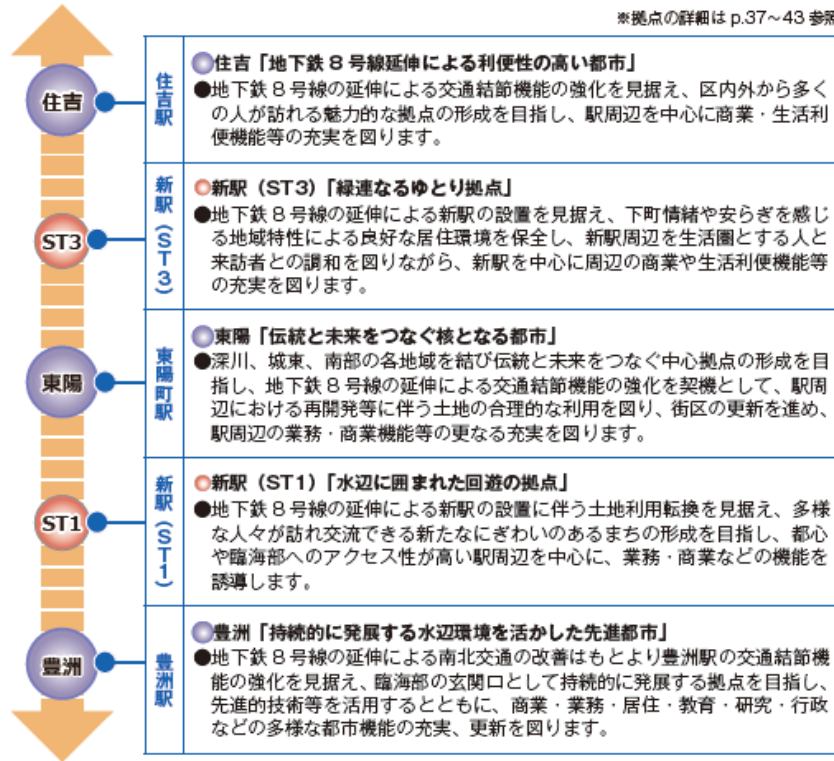


出典：「江東区都市計画マスタープラン 2022」（江東区 2022 年 3 月）

図 2-5 地下鉄 8 号線延伸のまちづくり

【拠点形成の方針】

※拠点の詳細は p.37～43 参照



【南北都市軸形成の方針】

- 区の均衡ある発展を図るため、新たな都市空間として南北都市軸を形成します。
- 今後、オリンピック・パラリンピックのレガシーを活かした、更なる交流人口の増加などの波及効果が期待できるアクティビティの軸として育成します。

重点戦略の方針

- 区内南北交通の利便性を高めることによる、区の新たなまちづくりを進めるため、地下鉄8号線延伸の早期事業化及び駅周辺のまちづくりを推進
- 区と東京都、鉄道事業者やまちづくり協議会などが連携し、駅と駅周辺の施設がつながり、移動しやすくにぎわいや利便性の高い駅まち空間の形成を推進
- 既存駅周辺では、地下鉄8号線延伸による交通結節機能の強化を見据え、地域の現状や課題を踏まえて商業・業務・生活利便機能などを誘導し、拠点性を強化
- 新駅周辺では、地下鉄8号線の延伸による土地利用転換を見据え、地域の特性や魅力を活かし、商業・業務・生活利便機能などの充実を図ることにより、新たな拠点の形成を推進

出典：「江東区都市計画マスタープラン 2022」（江東区 2022年3月）

図2-6 拠点形成の方針

2-3 人口等の動向

(1) 人口の動向・現状

東京メトロ有楽町線の延伸区間を、駅勢圏ごとに以下のとおりエリア別に分類し、それぞれのエリアにおける人口の動向・現状や土地利用状況などを整理する。

表 2-2 エリア分類一覧表

エリア	町丁目
豊 洲	豊洲一丁目、豊洲二丁目、豊洲三丁目、豊洲四丁目、豊洲五丁目、東雲一丁目
枝 川	辰巳一丁目、辰巳二丁目、枝川一丁目、枝川二丁目、枝川三丁目、潮見一丁目、塩浜一丁目、塩浜二丁目
東陽町	東陽一丁目、東陽二丁目、東陽三丁目、東陽四丁目、東陽五丁目、木場四丁目、木場五丁目、木場六丁目、新砂一丁目、南砂二丁目
千 石	東陽六丁目、東陽七丁目、南砂一丁目、北砂一丁目、千石一丁目、千石二丁目、千石三丁目、平野三丁目、平野四丁目、三好四丁目、石島、千田、海辺、白川四丁目、扇橋一丁目、扇橋二丁目、扇橋三丁目
住 吉	森下五丁目、猿江一丁目、猿江二丁目、大島一丁目、大島二丁目、住吉一丁目、住吉二丁目、毛利一丁目、毛利二丁目、亀戸一丁目

①－１ 夜間人口（江東区全域）

江東区の夜間人口は、2000 年の 37.68 万人と比較し、2020 年は 52.43 万人（2000 年比 1.39 倍）と増加し、2040 年には 57.87 万人（2000 年比 1.54 倍）まで増加すると予測されている。

表 2-3 江東区の夜間人口の推移（万人）

年 次	実績					将来			
	2000 年	2005 年	2010 年	2015 年	2020 年	2025 年	2030 年	2035 年	2040 年
江東区	37.68	42.08	46.08	49.81	52.43	54.71	56.25	57.27	57.87
増減指数 (2000 年=1.00)	1.00	1.12	1.22	1.32	1.39	1.45	1.49	1.52	1.54

出典：【実績】「国勢調査」（総務省統計局）

【将来】日本の地域別将来推計人口（2018 年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

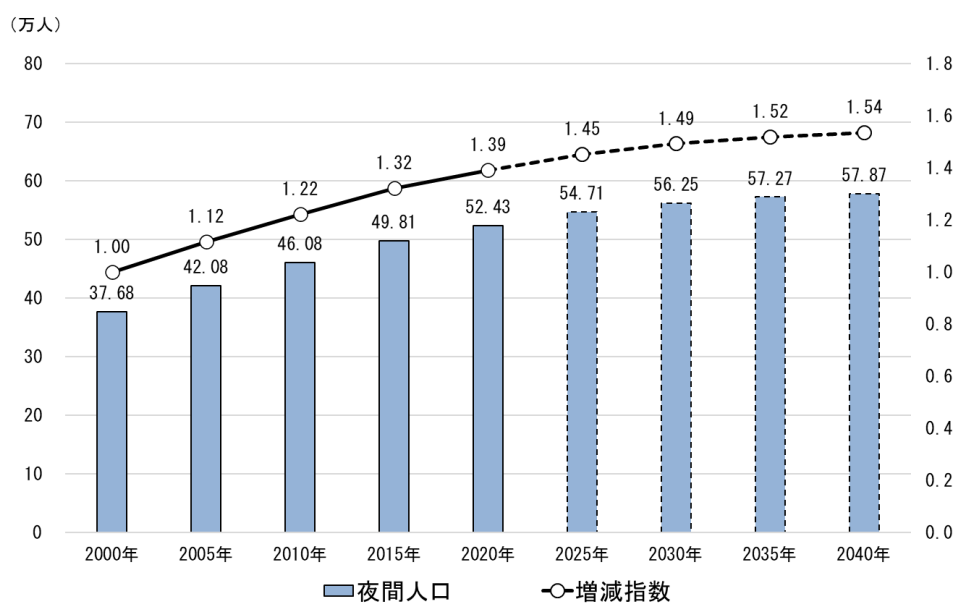


図 2-7 江東区の夜間人口の推移

①－２夜間人口（エリア別）

エリア別の夜間人口は、豊洲エリアでは、2000年の10.43千人と比較し、2020年は50.84千人（2000年比4.87倍）と増加している。枝川エリアでは、2000年の30.91千人と比較し、2020年は42.50千人（2000年比1.37倍）と増加している。東陽町エリアでは、2000年の35.61千人と比較し、2020年は42.35千人（2000年比1.19倍）と増加している。千石エリアでは、2000年の38.57千人と比較し、2020年は46.51千人（2000年比1.21倍）と増加している。住吉エリアでは、2000年の28.16千人と比較し、2020年は35.44千人（2000年比1.26倍）と増加している。

江東区全域の2000年に対する2020年の増減割合（1.39倍）と比較して、豊洲エリアでは348ポイントと大幅に高くなっている。

表2-4 各エリアにおける夜間人口の推移（千人）

年 次	2000 年	2005 年	2010 年	2015 年	2020 年
豊 洲	10.43	19.76	38.36	48.07	50.84
増減指数（2000年＝1.00）	1.00	1.89	3.68	4.61	4.87
枝 川	30.91	39.71	40.74	42.68	42.50
増減指数（2000年＝1.00）	1.00	1.28	1.32	1.38	1.37
東陽町	35.61	36.81	37.44	40.16	42.35
増減指数（2000年＝1.00）	1.00	1.03	1.05	1.13	1.19
千 石	38.57	35.84	38.63	42.94	46.51
増減指数（2000年＝1.00）	1.00	0.93	1.00	1.11	1.21
住 吉	28.16	30.65	31.53	33.12	35.44
増減指数（2000年＝1.00）	1.00	1.09	1.12	1.18	1.26

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

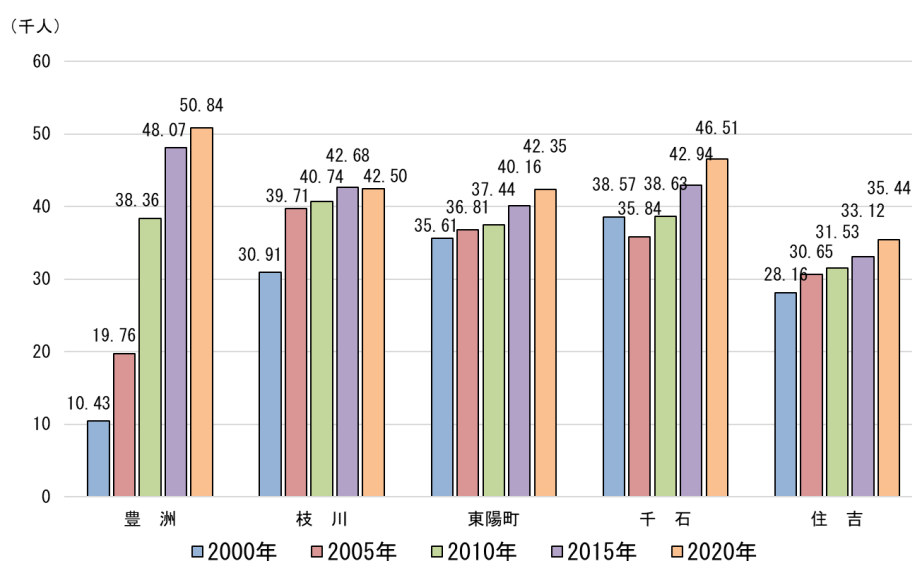


図2-8 各エリアにおける夜間人口の推移

②－１ 昼間人口（江東区全域）

江東区の昼間人口は、2000 年の 45.47 万人と比較し、2015 年は 60.85 万人（2000 年比 1.34 倍）と増加している。

表 2-5 江東区の昼間人口の推移（万人）

年 次	2000 年	2005 年	2010 年	2015 年
江東区	45.47	49.07	54.90	60.85
増減指数（2000 年＝1.00）	1.00	1.08	1.21	1.34

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

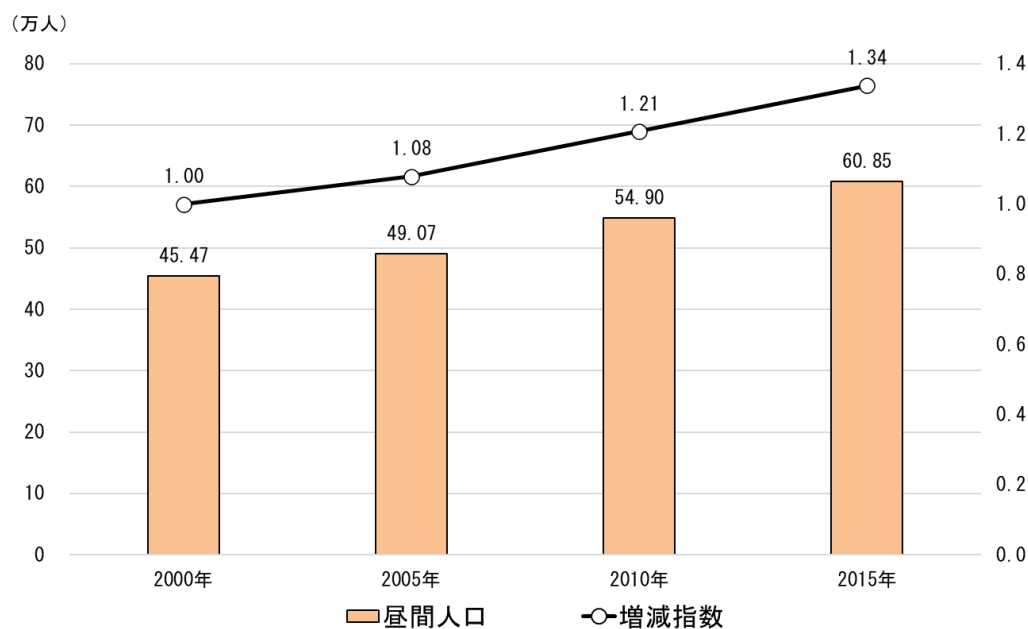


図 2-9 江東区の昼間人口の推移

②－２ 昼間人口（エリア別）

エリア別の昼間人口は、豊洲エリアでは、2000年の21.47千人と比較し、2015年は75.13千人（2000年比3.50倍）と増加している。枝川エリアでは、2000年の24.80千人と比較し、2015年は33.30千人（2000年比1.34倍）と増加している。東陽町エリアでは、2000年の59.65千人と比較し、2015年は75.45千人（2000年比1.26倍）と増加している。千石エリアでは、2000年の36.66千人と比較し、2015年は39.13千人（2000年比1.07倍）と増加している。住吉エリアでは、2000年の34.81千人と比較し、2015年は40.88千人（2000年比1.17倍）と増加している。

江東区全域の2000年に対する2020年の増減割合（1.34倍）と比較して、豊洲エリアでは216ポイントと大幅に高くなっている。

表2-6 各エリアにおける昼間人口の推移（千人）

年 次	2000 年	2005 年	2010 年	2015 年
豊 洲	21.47	31.78	61.13	75.13
増減指数（2000 年＝1.00）	1.00	1.48	2.85	3.50
枝 川	24.80	31.97	30.02	33.30
増減指数（2000 年＝1.00）	1.00	1.29	1.21	1.34
東陽町	59.65	67.24	74.55	75.45
増減指数（2000 年＝1.00）	1.00	1.13	1.25	1.26
千 石	36.66	32.75	32.25	39.13
増減指数（2000 年＝1.00）	1.00	0.89	0.88	1.07
住 吉	34.81	35.64	35.49	40.88
増減指数（2000 年＝1.00）	1.00	1.02	1.02	1.17

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

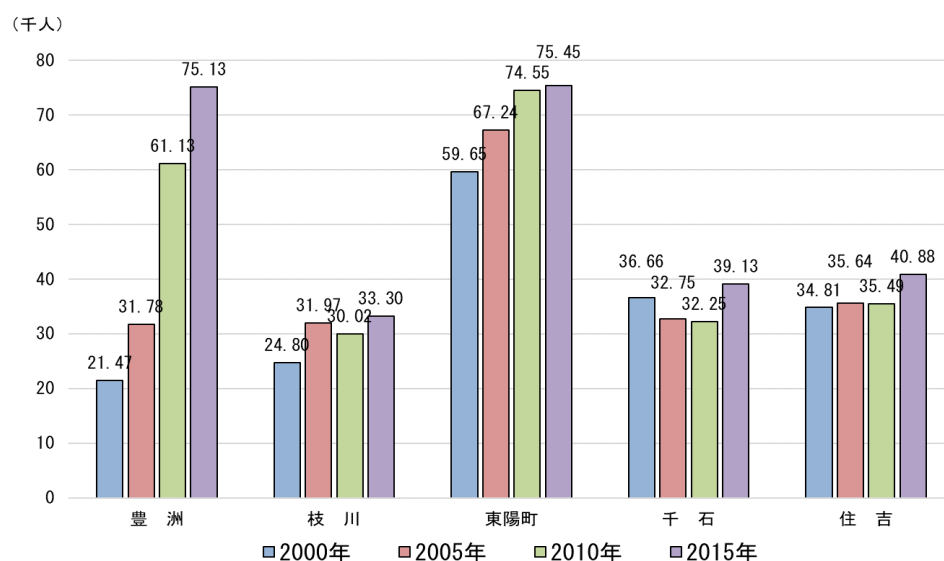


図2-10 各エリアにおける昼間人口の推移

③流入・流出人口（江東区全域）

江東区の流入及び流出人口は、2000 年から 2015 年にかけて増加傾向となっている。

また、流入人口と流出人口の差を表す流入超過人口においても増加傾向を示している。

表 2-7 江東区の流入・流出人口の推移（万人）

年次		2000 年	2005 年	2010 年	2015 年
a. 流入人口		20.94	21.47	23.29	25.46
	増減指数(2000 年=1.00)	1.00	1.03	1.11	1.22
b. 流出人口		13.15	14.48	14.47	14.42
	増減指数(2000 年=1.00)	1.00	1.10	1.10	1.10
c. 流入超過人口 (= a - b)		7.79	6.99	8.82	11.04
	増減指数(2000 年=1.00)	1.00	0.90	1.13	1.42

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

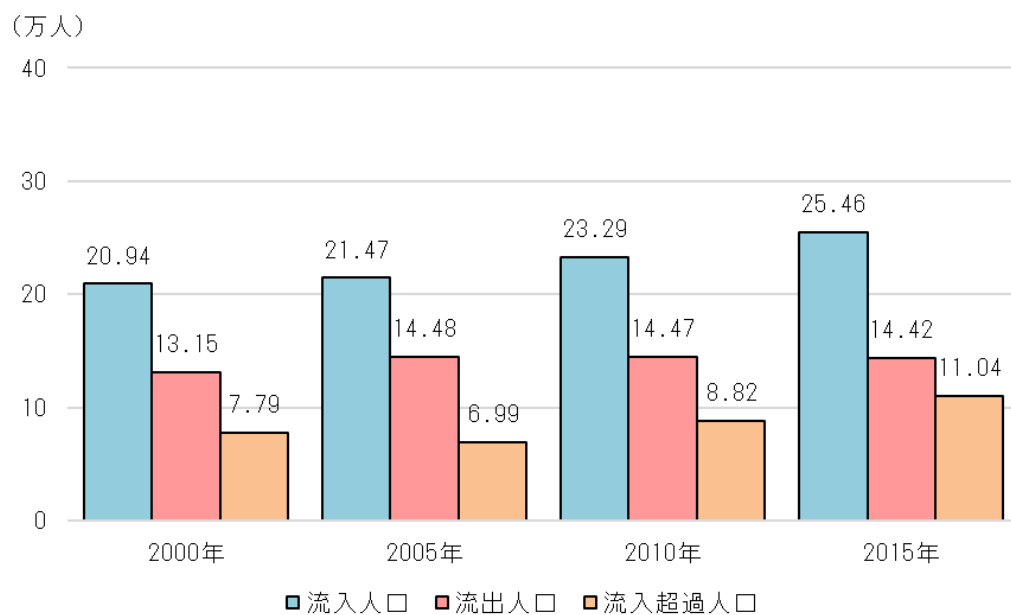


図 2-11 江東区の流入・流出人口の推移

④従業地・通学地による就業・通学人口（江東区全域）

江東区の従業地・通学地による就業・通学人口（自宅外）は、2000年の30.63万人と比較し、2015年は33.91万人（2000年比1.11倍）と増加している。

表2-8 江東区の従業地・通学地による就業・通学人口（自宅外）（万人）

年次	2000年	2005年	2010年	2015年
江東区	30.63	31.33	32.74	33.91
増減指数(2000年=1.00)	1.00	1.02	1.07	1.11

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

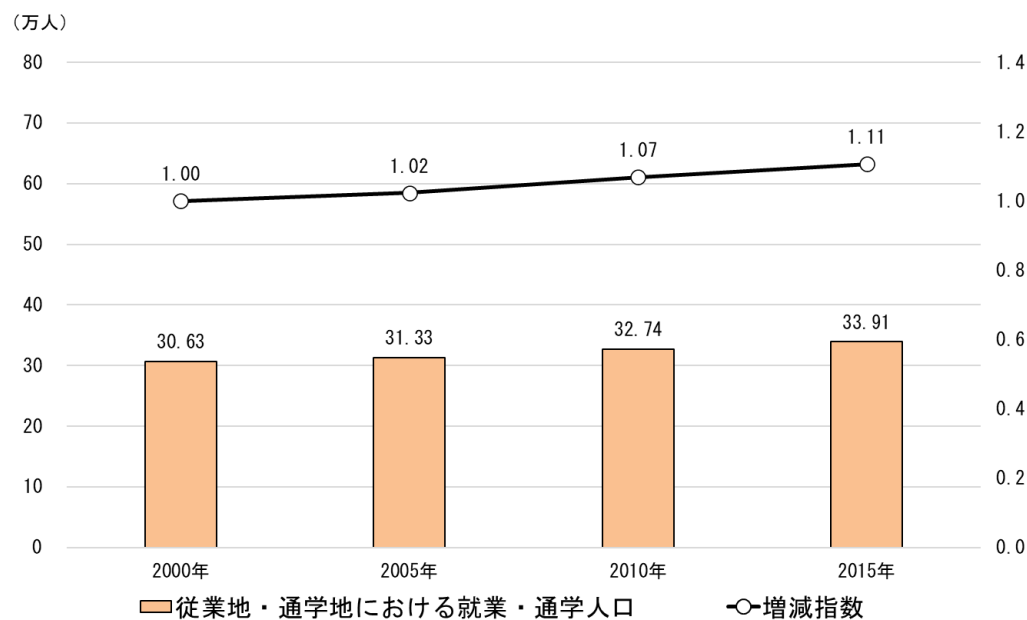


図2-12 江東区の従業地・通学地による就業・通学人口（自宅外）

⑤－１ 常住地による利用交通手段別就業者・通学者（江東区全域）

江東区の常住地による就業者・通学者の利用交通手段は、「鉄道・電車」（53.0％）の割合が最も高く、次いで「自転車」（17.7％）、「乗合バス」（12.0％）、「徒歩だけ」（7.3％）、「自家用車」（5.3％）の順となっている。

表 2-9 江東区の常住地による利用交通手段別就業者・通学者（人）

	総 数	徒歩 だけ	鉄道・ 電車	乗合 バス	勤め先・ 学校の バス	自家 用車	ハイヤー・ タクシー	オート バイ	自転車	その他
江東区	245,514	17,838	130,027	29,376	1,604	12,915	1,531	6,418	43,475	2,330
割 合	100.0%	7.3%	53.0%	12.0%	0.7%	5.3%	0.6%	2.6%	17.7%	0.9%

出典：「国勢調査（2010年）」（総務省統計局）

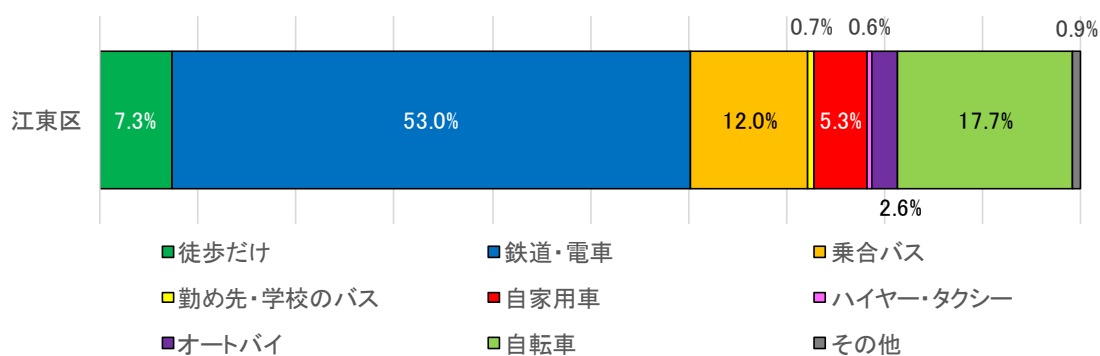


図 2-13 江東区の常住地による利用交通手段別就業者・通学者（％）

⑤－２ 常住地による利用交通手段別就業者・通学者（エリア別）

エリア別の常住地による就業者・通学者の利用交通手段は、全エリアにおいて「鉄道・電車」の割合が最も高くなっている（豊洲エリアでは65.4%、枝川エリアでは48.9%、東陽町エリアでは54.1%、千石エリア45.2%、住吉エリアでは59.6%）。

また、枝川エリアと千石エリアは、豊洲エリア・東陽町エリア・住吉エリアと比べ、「鉄道・電車」の割合が低く、「乗合バス」や「自転車」の割合が高くなっている。

表 2-10 各エリアの常住地による利用交通手段別就業者・通学者（人）

		総 数	徒歩 だけ	鉄道・ 電車	乗合 バス	勤め先・ 学校の バス	自家 用車	ハイヤー・ タクシー	オート バイ	自転車	その他
豊 洲	人 口	19,460	999	12,734	2,419	107	1,072	261	249	1,492	127
	割 合	100.0%	5.1%	65.4%	12.4%	0.5%	5.5%	1.3%	1.3%	7.7%	0.7%
枝 川	人 口	21,591	1,191	10,557	3,073	186	1,307	119	696	4,273	189
	割 合	100.0%	5.5%	48.9%	14.2%	0.9%	6.1%	0.6%	3.2%	19.8%	0.9%
東陽町	人 口	19,374	2,214	10,485	2,017	161	919	111	434	2,850	183
	割 合	100.0%	11.4%	54.1%	10.4%	0.8%	4.7%	0.6%	2.2%	14.7%	0.9%
千 石	人 口	22,861	1,686	10,336	3,718	137	1,156	152	541	4,916	219
	割 合	100.0%	7.4%	45.2%	16.3%	0.6%	5.1%	0.7%	2.4%	21.5%	1.0%
住 吉	人 口	16,446	1,415	9,809	1,476	112	735	79	314	2,359	147
	割 合	100.0%	8.6%	59.6%	9.0%	0.7%	4.5%	0.5%	1.9%	14.3%	0.9%

出典：「国勢調査（2010年）」（総務省統計局）

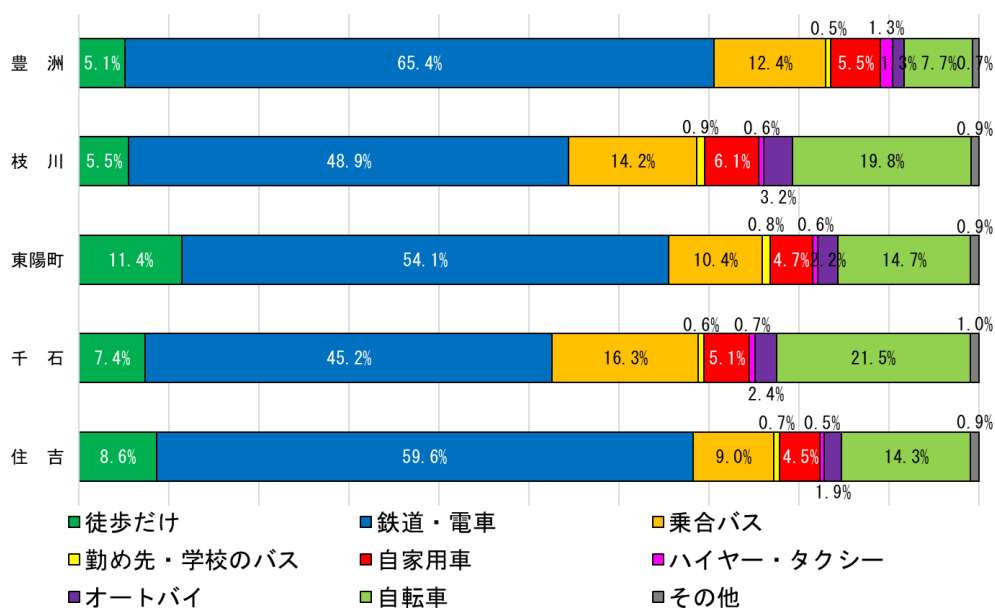


図 2-14 各エリアの常住地による利用交通手段別就業者・通学者の割合 (%)

⑥従業地・通学地による利用交通手段別就業者・通学者（江東区全域）

江東区の従業地・通学地による利用交通手段別就業者・通学者は、「鉄道・電車」の割合が最も高く、次いで「自転車」、「乗合バス」の順となっている。

表 2-11 江東区の従業地・通学地による利用交通手段別就業者・通学者（人）

	総 数	徒歩 だけ	鉄道・ 電車	乗合 バス	勤め先・ 学校の バス	自家 用車	ハイヤー・ タクシー	オートバイ	自転車	その他
江東区	376,650	17,396	211,829	48,639	3,741	25,192	919	9,370	55,793	3,771
割 合	100.0%	4.6%	56.2%	12.9%	1.0%	6.7%	0.2%	2.5%	14.8%	1.0%

出典：「国勢調査（2010年）」（総務省統計局）

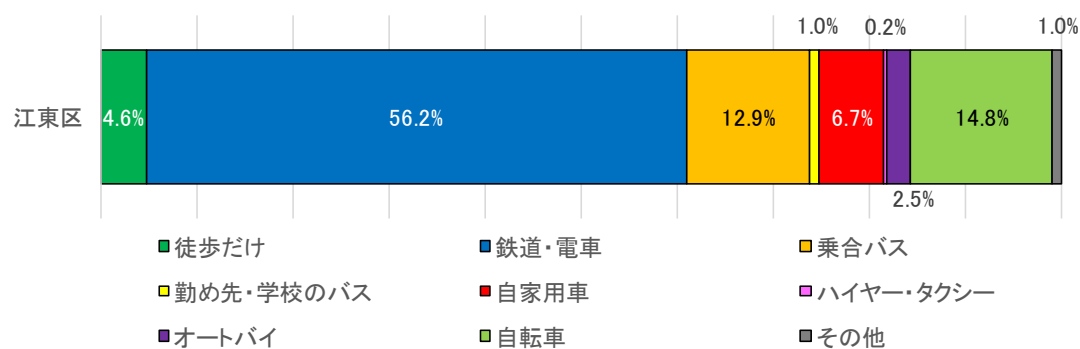


図 2-15 江東区の従業地・通学地による利用交通手段別就業者・通学者の割合（％）

(2) 土地利用状況

①土地利用現況図

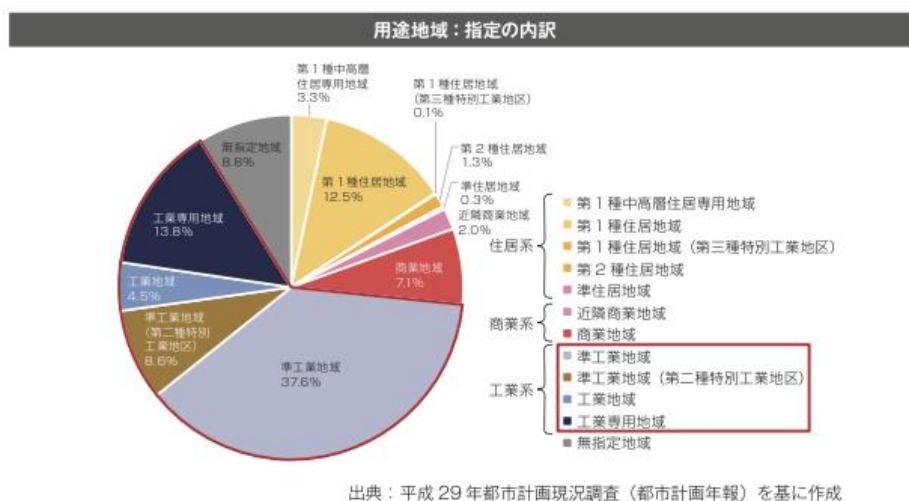
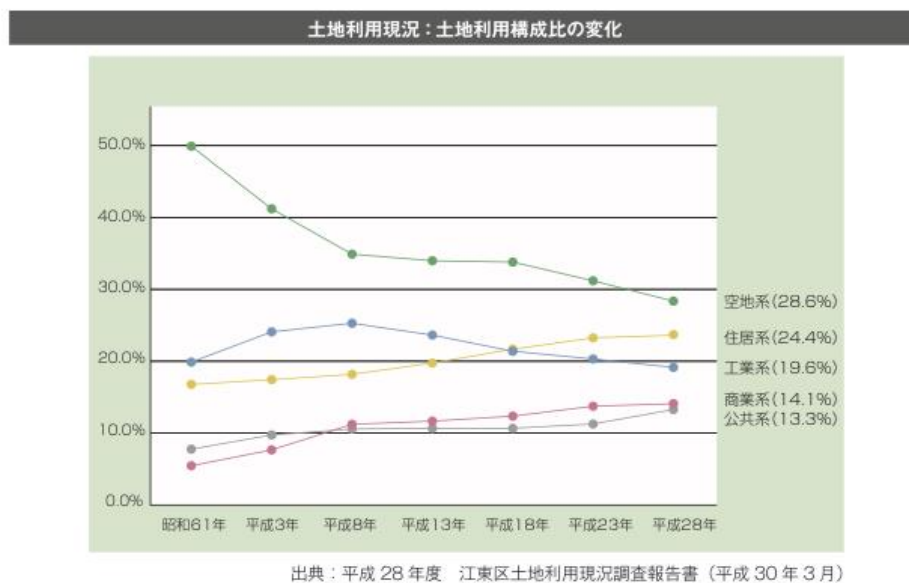
土地利用については、豊洲駅及び（仮称）東陽町駅周辺では、官公庁施設や事務所建築物、専用商業施設が多く存在している。（仮称）枝川駅、（仮称）千石駅及び住吉駅周辺では、独立住宅を主として、様々な施設が存在している。



図2-16 土地利用現況図（東京都2016年時点）

②近年の土地利用状況

江東区の土地利用現況における土地利用構成比の変化をみると、近年では工業系・空地系が減少し、住居系・商業系・公共系が増加している。また、用途地域の指定では、準工業地域をはじめとする工業系地域が約 64.5%と、区内の約 3 分の 2 を占めている。



出典：「江東区都市計画マスタープラン 2022」（江東区 2022 年 3 月）

図 2-17 土地利用構成比の変化

③用途地域図

各地域の用途地域は、豊洲駅周辺では商業地域、準工業地域及び第一種住居地域、（仮称）枝川駅周辺では準工業地域、（仮称）東陽町駅周辺及び（仮称）千石駅周辺では商業地域及び準工業地域、住吉駅周辺では商業地域、第一種住居地域及び準工業地域となっている。



図 2-18 用途地域等指定図（江東区 2021 年 3 月時点）

③江東区の用途別土地利用状況

2020 年の江東区の用途別土地利用状況は、「宅地」の割合が最も高く、次いで「道路等」、「水面」の順となっている。

2015 年から 2020 年までの 5 年間で大きな変化がある用途は、「宅地」（+1.4 ポイント）と「未利用地」（△1.4 ポイント）である。

表 2-12 用途別土地利用状況の変化 (ha)

		総数	宅地	その他		公園等	未利用地	道路等		農用地	水面	森林	原野
				うち 屋外 利用地	うち 屋外 利用地			うち 道路	うち 屋外 利用地				
a. 2015 年	面積 (ha)	4,192.0	1,935.4	201.6	201.6	439.9	238.8	848.7	731.2	0.4	527.3	0	0
	割合	100%	46.2%	4.8%	4.8%	10.5%	5.7%	20.2%	17.4%	0.01%	12.6%	0%	0%
b. 2020 年	面積 (ha)	4,197.4	1,999.0	189.5	189.5	440.2	182.1	858.7	750.7	1.0	526.8	0	0
	割合	100%	47.6%	4.5%	4.5%	10.5%	4.3%	20.5%	17.9%	0.02%	12.6%	0%	0%
c. (=b-a)	面積 (ha)	5.4	63.6	-12.1	-12.1	0.3	-56.7	10.0	19.5	0.6	-0.5	0	0

出典：「東京都統計年鑑」（東京都総務局）

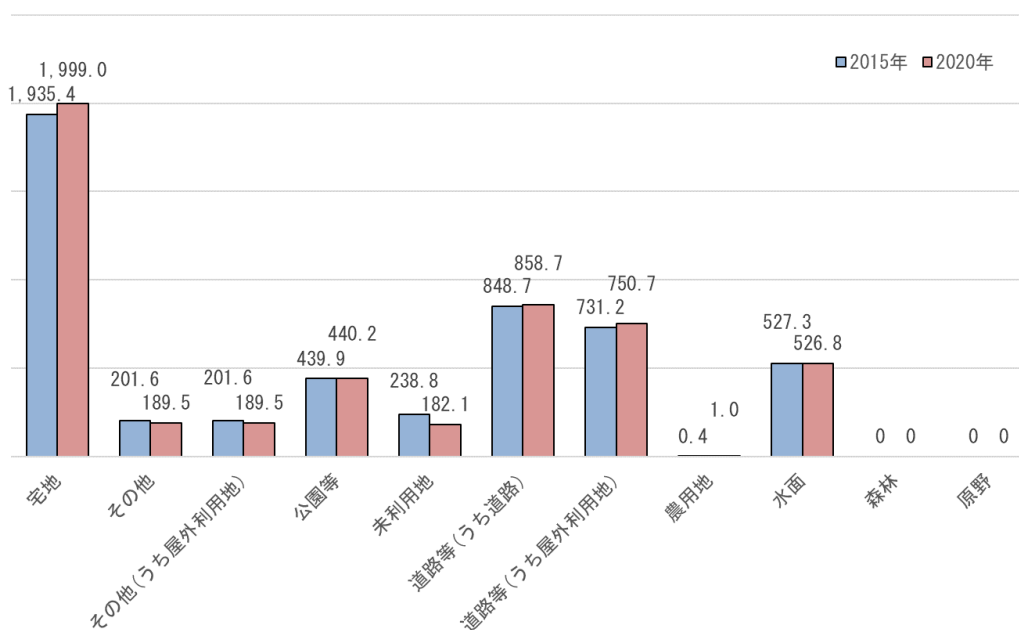


図 2-19 用途別土地利用状況の変化

④江東区の地目別土地面積

2020年の江東区の地目別土地面積は、「住宅地区」の割合が最も高く、次いで「工業地区」、「商業地区」の順となっている。

表 2-13 地目別土地面積の変化 (ha)

		総数	宅地					田	畑	山林	原野	池沼	雑種地	免税点未満
			計	商業地区	工業地区	住宅地区	その他							
a. 2015 年	面積 (ha)	1,553.9	1,486.2	67.5	418.5	1,000.2	0	0	0	0	0	4.3	63.1	0.4
	割合	100%	95.6%	4.3%	26.9%	64.4%	0%	0%	0%	0%	0%	0.3%	4.1%	0.02%
b. 2020 年	面積 (ha)	1,561.0	1,495.2	68.5	419.8	1,007.0	0	0	0	0	0	4.7	60.8	0.3
	割合	100%	95.8%	4.4%	26.9%	64.5%	0%	0%	0%	0%	0%	0.3%	3.9%	0.02%
c. (=b-a)	面積 (ha)	5.1	5.6	3.6	-1.6	3.7	0	0	0	0	0	0.4	-1.3	-0.1

出典：「東京都統計年鑑」（東京都総務局）

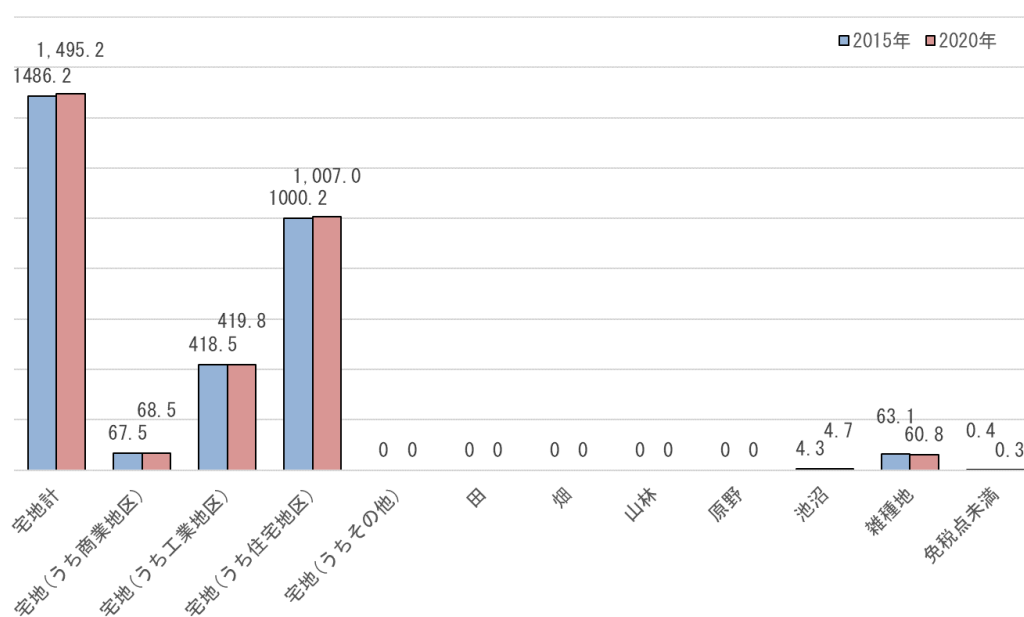


図 2-20 地目別土地面積の変化

2-4 計画区域周辺の交通等の動向

(1) 鉄道交通の状況

江東区内の鉄道は、JR線と地下鉄により東西方向を結ぶ鉄道は整備されているのに対し、南北方向を結ぶ鉄道が少ない状況にある。



出典：「地理院地図 Vector」を加工して作成（国土地理院）

図 2-21 計画区域周辺の鉄道交通

①周辺路線の乗降人員の推移

周辺路線の乗降人員は、2011 年度から 2019 年度までの 9 年間で全ての路線において増加（1.115～1.283 倍）しているが、2020 年度は全ての路線において減少（0.748～0.852 倍）している。

表 2-14 周辺路線の乗降人員の推移（千人）

路線名		2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度	2015 年度
東西線	乗降人員	1,068,101	1,079,752	1,101,396	1,113,659	1,146,609
	指 数	1.000	1.011	1.031	1.043	1.074
有楽町線	乗降人員	546,081	557,805	582,107	594,557	622,178
	指 数	1.000	1.021	1.066	1.089	1.139
半蔵門線	乗降人員	449,982	474,297	497,756	508,321	530,119
	指 数	1.000	1.054	1.106	1.130	1.178
都営 新宿線	乗降人員	521,440	529,287	547,775	557,206	576,717
	指 数	1.000	1.015	1.051	1.069	1.106
都営 大江戸線	乗降人員	571,482	602,736	627,214	641,640	669,058
	指 数	1.000	1.055	1.098	1.123	1.171
J R 京葉線	乗降人員	957,748	993,470	1,040,126	1,046,660	1,075,518
	指 数	1.000	1.037	1.086	1.093	1.123

		2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
東西線	乗降人員	1,165,775	1,183,497	1,191,072	1,191,419	842,661
	指 数	1.091	1.108	1.115	1.115	0.789
有楽町線	乗降人員	635,680	651,370	667,384	670,690	451,477
	指 数	1.164	1.193	1.222	1.228	0.827
半蔵門線	乗降人員	544,335	559,325	572,169	577,117	368,446
	指 数	1.210	1.243	1.272	1.283	0.819
都営 新宿線	乗降人員	592,295	613,838	627,437	632,559	444,322
	指 数	1.136	1.177	1.203	1.213	0.852
都営 大江戸線	乗降人員	681,544	697,912	713,181	716,046	477,334
	指 数	1.193	1.221	1.248	1.253	0.835
J R 京葉線	乗降人員	1,089,620	1,114,652	1,129,206	1,141,060	716,362
	指 数	1.138	1.164	1.179	1.191	0.748

出典：「東京都統計年鑑（2012 年度～2021 年度）」（東京都）

「千葉県統計年鑑（2012 年度～2021 年度）」（千葉県）

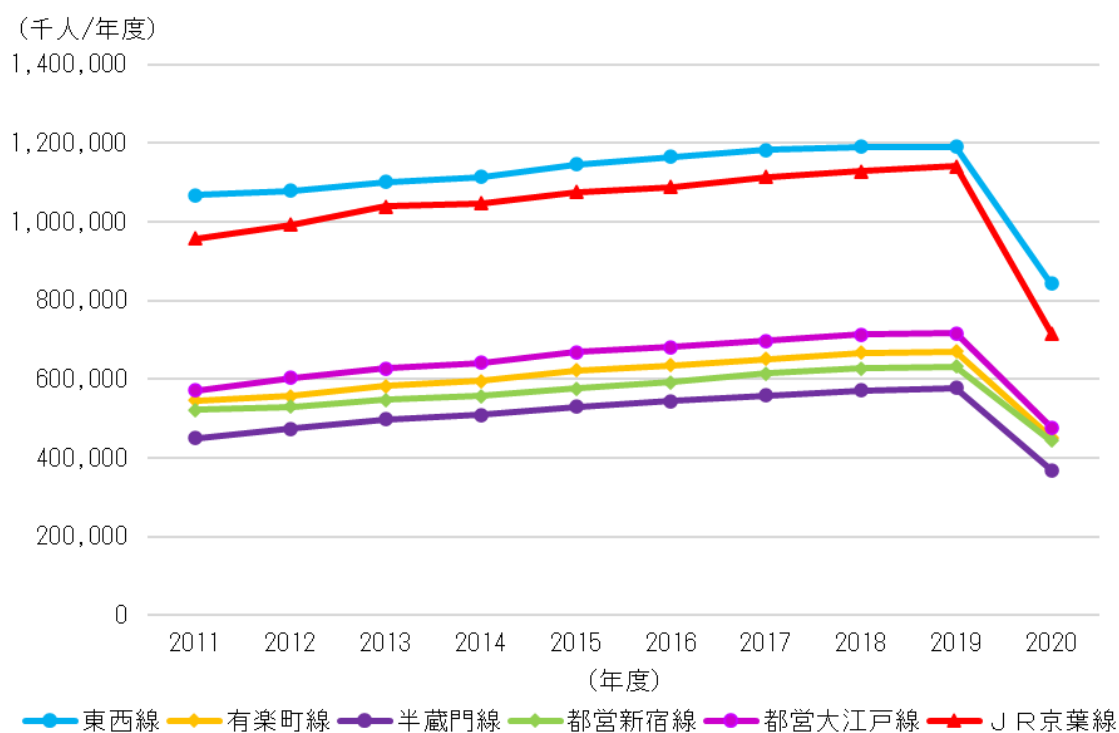


図 2-22 周辺路線の乗降人員の推移 (実数)

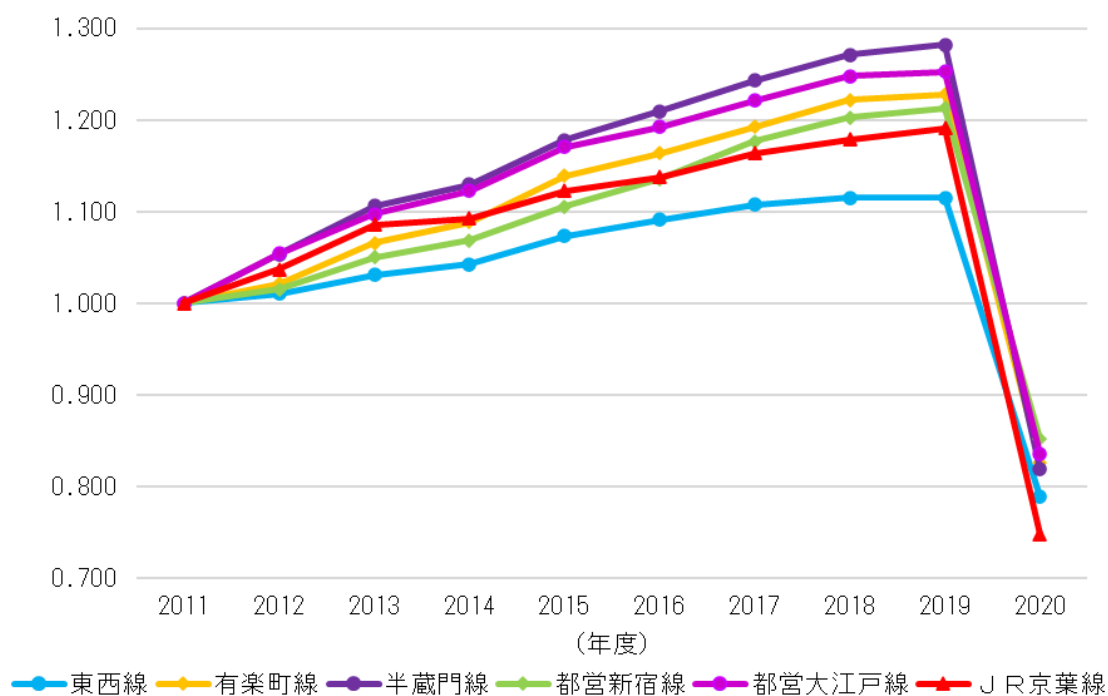


図 2-23 周辺路線の乗降人員の推移 (指数)

②周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況

周辺路線の混雑率（2019 年度）は、東京メトロ東西線（木場→門前仲町）が 199%、都営新宿線（西大島→住吉）が 159%、J R 京葉線（葛西臨海公園→新木場）が 162% となっている。

表 2-15 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況

	2011 年度			2012 年度			2013 年度			2014 年度			2015 年度		
	輸送力	輸送人員	混雑率	輸送力	輸送人員	混雑率	輸送力	輸送人員	混雑率	輸送力	輸送人員	混雑率	輸送力	輸送人員	混雑率
	(人)	(人)	(%)	(人)	(人)	(%)	(人)	(人)	(%)	(人)	(人)	(%)	(人)	(人)	(%)
東西線 (木場→門前仲町)	38,448	76,553	199%	38,448	75,901	197%	38,448	76,354	199%	38,448	77,037	200%	38,448	76,665	199%
都営新宿線 (西大島→住吉)	19,880	29,916	150%	19,880	29,726	150%	20,160	31,199	155%	21,280	32,190	151%	21,280	32,062	151%
JR 京葉線 (葛西臨海公園→新木場)	28,984	50,818	175%	28,920	50,940	176%	30,040	51,480	171%	30,040	51,690	172%	31,160	53,430	171%

	2016 年度			2017 年度			2018 年度			2019 年度			2020 年度		
	輸送力	輸送人員	混雑率	輸送力	輸送人員	混雑率	輸送力	輸送人員	混雑率	輸送力	輸送人員	混雑率	輸送力	輸送人員	混雑率
	(人)	(人)	(%)	(人)	(人)	(%)	(人)	(人)	(%)	(人)	(人)	(%)	(人)	(人)	(%)
東西線 (木場→門前仲町)	38,448	76,474	199%	38,448	76,616	199%	38,448	76,674	199%	38,448	76,388	199%	38,448	47,189	123%
都営新宿線 (西大島→住吉)	21,840	34,408	158%	22,680	34,727	153%	22,960	35,861	156%	23,240	36,968	159%	23,520	27,656	118%
JR 京葉線 (葛西臨海公園→新木場)	31,160	53,970	173%	31,160	53,760	173%	32,280	53,740	166%	32,856	53,320	162%	32,856	33,420	102%

出典：「数字でみる鉄道（2012 年度～2021 年度版）」（一般財団法人運輸総合研究所）

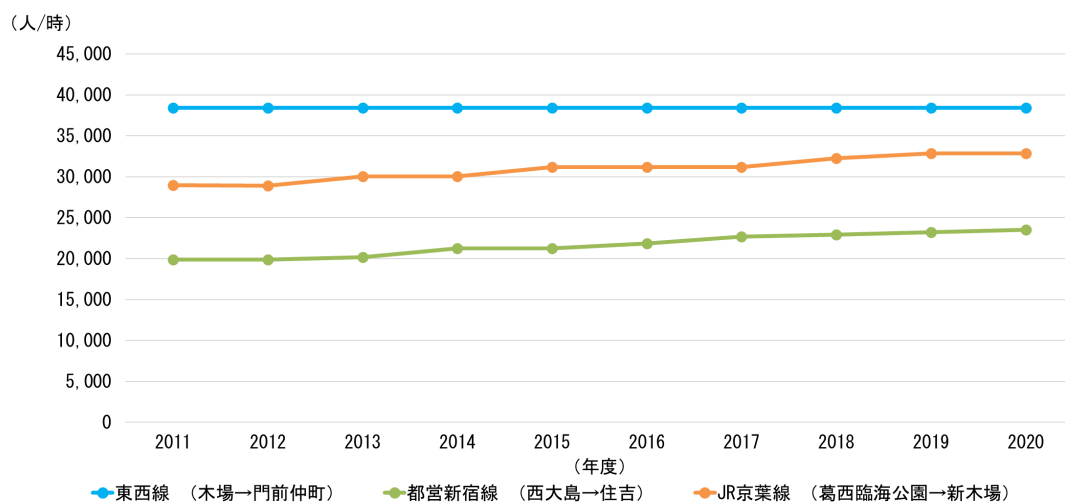


図 2-24 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送力

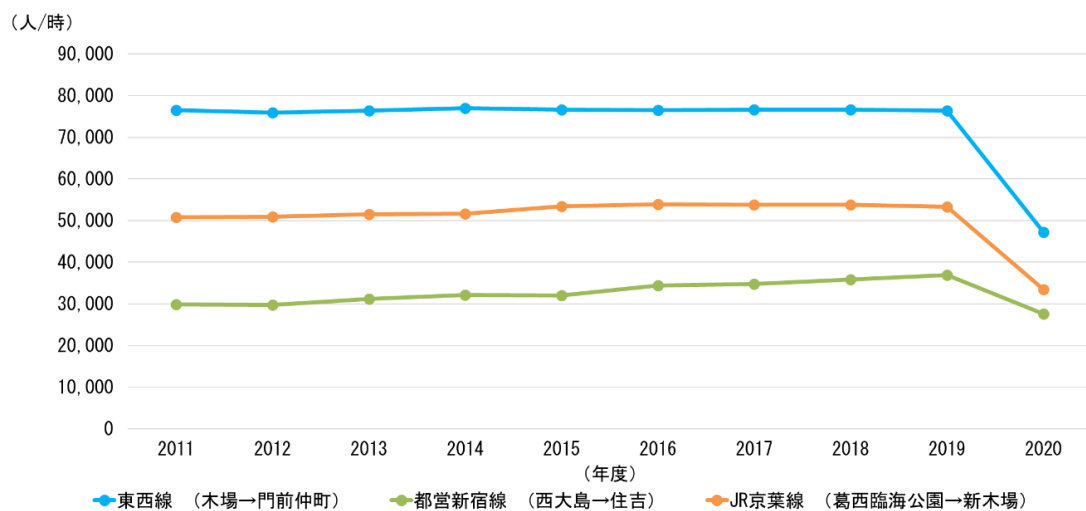


図 2-25 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送人員

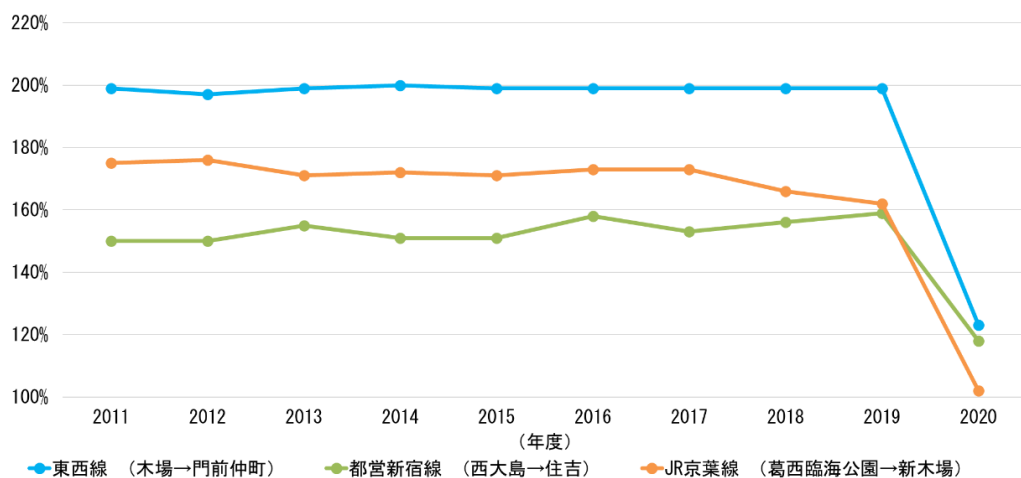


図 2-26 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの混雑率

③豊洲駅・東陽町駅・住吉駅の駅利用者数（2020年度）



表 2-16 江東区周辺駅の乗降人員の推移（千人）

路 線 名		2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度	2015 年度
有 楽 町 線	豊 洲	56,443	58,471	63,929	66,537	73,395
ゆりかもめ	豊 洲	5,816	6,471	6,806	7,364	8,727
東 西 線	東陽町	46,160	43,908	43,237	43,912	44,987
半 蔵 門 線	住 吉	16,018	16,935	17,528	18,211	19,147
都営新宿線	住 吉	13,894	14,213	14,428	14,623	15,096

路 線 名		2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
有 楽 町 線	豊 洲	75,924	78,122	82,995	83,390	51,324
ゆりかもめ	豊 洲	8,131	8,186	10,252	10,541	5,716
東 西 線	東陽町	45,629	46,123	45,548	44,882	35,642
半 蔵 門 線	住 吉	19,950	20,811	21,482	21,976	15,438
都営新宿線	住 吉	15,541	16,158	16,337	16,460	12,039

出典：「東京都統計年鑑（2012 年度～2021 年度）」（東京都）

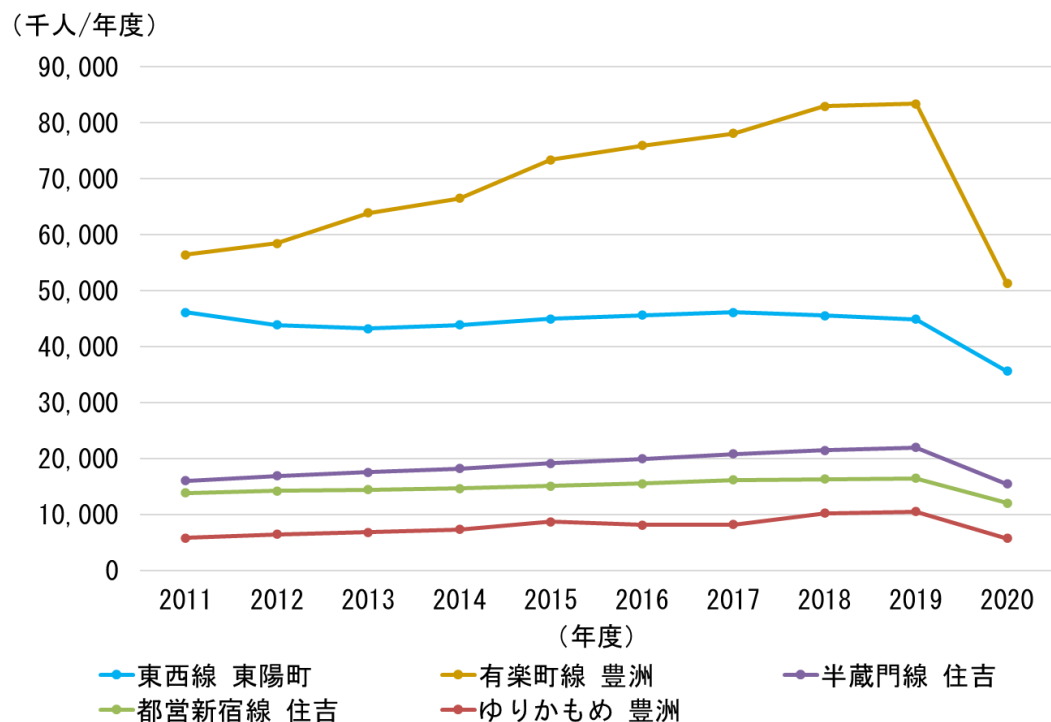


図 2-28 周辺駅の乗降人員の推移

④鉄道空白地帯※の現況

枝川エリア及び千石エリア並びに江東区東部の一部が鉄道空白地帯となっている。



図 2-29 鉄道空白地帯の現況

※鉄道空白地帯とは、本計画においては、既設の駅勢力圏を 800m（徒歩 10 分圏内）とした場合に空白となる地帯のことである。

(2) バス交通の状況

計画区域のバスの運行状況については、都バス及び江東区コミュニティバス（しおかぜ）が運行している。

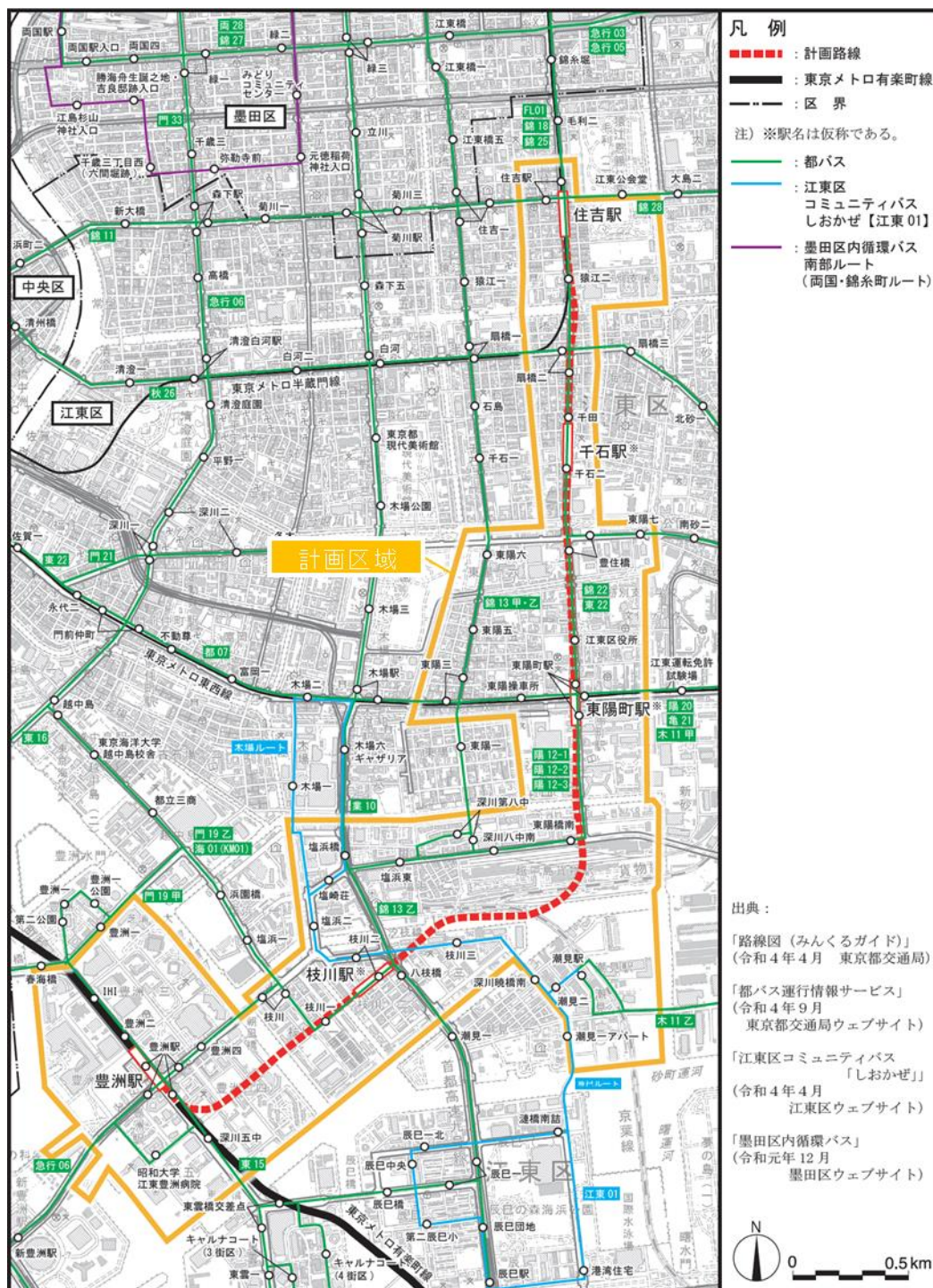


図2-30 計画区域周辺のバス交通

第3章 課題

東京メトロ有楽町線の延伸の沿線地域である豊洲周辺を含む臨海地域は、近年人口が増加しているが、江東区内の鉄道はJR線と地下鉄により東西方向を結ぶ鉄道は整備されているのに対し、南北方向を結ぶ鉄道が少なく、江東区北側からの臨海地域へのアクセス利便性や区内拠点間の連携が弱い。

また、枝川エリアと千石エリアは人口が増加しているにもかかわらず、鉄道空白地帯となっている。

東京メトロ有楽町線の延伸の周辺路線として、東京メトロ東西線の一部区間（木場・門前仲町間）は、ピーク時における平均混雑率が新型コロナウイルス感染症の感染拡大前までは199%（2019年度実績）となっており、国が定める目標値である180%を大幅に上回っている。くわえて、豊洲エリアの人口の増加に伴い、豊洲駅の乗降人員が2000年以降増加の一途をたどっており、今後も増加し続けることが見込まれている。

国際競争力強化の拠点であり、更なる交流人口の増加が期待される臨海地域と都区部東部の観光拠点とのアクセス利便性等を高めていくため、交通政策審議会の答申や未来の東京戦略などの東京都の上位計画、江東区都市計画マスタープランの位置づけなどを踏まえ、東京メトロ有楽町線の延伸の整備促進を図っていく必要がある。

第4章 基本方針及び目標の設定

国の交通政策審議会の答申や東京都及び江東区の上位計画、江東区内の課題を踏まえ、基本方針を設定する。

4-1 基本方針

(1) 鉄道ネットワークの拡充

東京メトロ有楽町線の延伸により、江東区内の南北交通の整備による臨海地域へのアクセス利便性を向上させるとともに、鉄道空白地帯を解消し、鉄道ネットワークの拡充を図る。

(2) 鉄道ネットワークの強化

東京メトロ有楽町線の延伸により、東京メトロ東西線などの混雑緩和や鉄道ルート多重化によるリダンダンシー※を確保し、鉄道ネットワークの強化を図る。

※リダンダンシーとは、自然災害等により一部の区間が不通となった場合でも、多重化された経路により移動が確保されることである。

4-2 目標

基本方針に基づき目標を定め、その達成状況を評価するため、数値目標を設定する。

(1) 鉄道ネットワークの拡充

東京メトロ豊洲駅から東京メトロ住吉駅へのアクセス利便性を向上するなど、鉄道ネットワークを拡充する。

【数値目標】アクセス時間短縮

東京メトロ有楽町線の延伸整備後の東京メトロ豊洲駅から東京メトロ住吉駅へのアクセス時間短縮として、下表の目標時間を設定する。

表4-1 東京メトロ有楽町線の延伸整備完了後のアクセス目標時間

区間	開業前	開業後	時間短縮目標
豊洲ー住吉	約20分	約9分	約11分

(2) 鉄道ネットワークの強化

東京メトロ東西線などの混雑緩和、鉄道ルート多重化によるリダンダンシーの確保、沿線地域の利便性向上等、鉄道ネットワークを強化する。

【数値目標】混雑率緩和

周辺路線における最混雑区間である東京メトロ東西線（木場→門前仲町）のピーク時1時間平均混雑率について、下表の目標とする。

表4-2 東京メトロ有楽町線の延伸整備完了後の混雑率目標

路線名	主要区間	目標	(参考) 2019年度実績
東京メトロ東西線	木場→門前仲町	▲19ポイント	199%

4-3 計画の達成状況の評価方法

東京メトロ有楽町線の延伸の開業後に数値目標の達成状況を確認する。

4-4 計画期間

2022年度から2030年代半ばを計画期間とする。

第5章 目標を達成するための取組

目標を達成するための取組として、東京メトロ有楽町線の延伸及び豊洲駅改良を実施する。

なお、東京メトロ有楽町線の延伸及び豊洲駅改良は、地域公共交通利便増進事業としての実施を想定している。

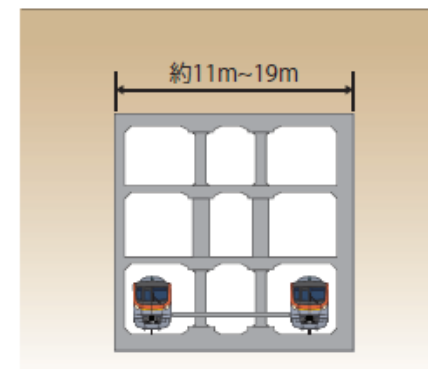
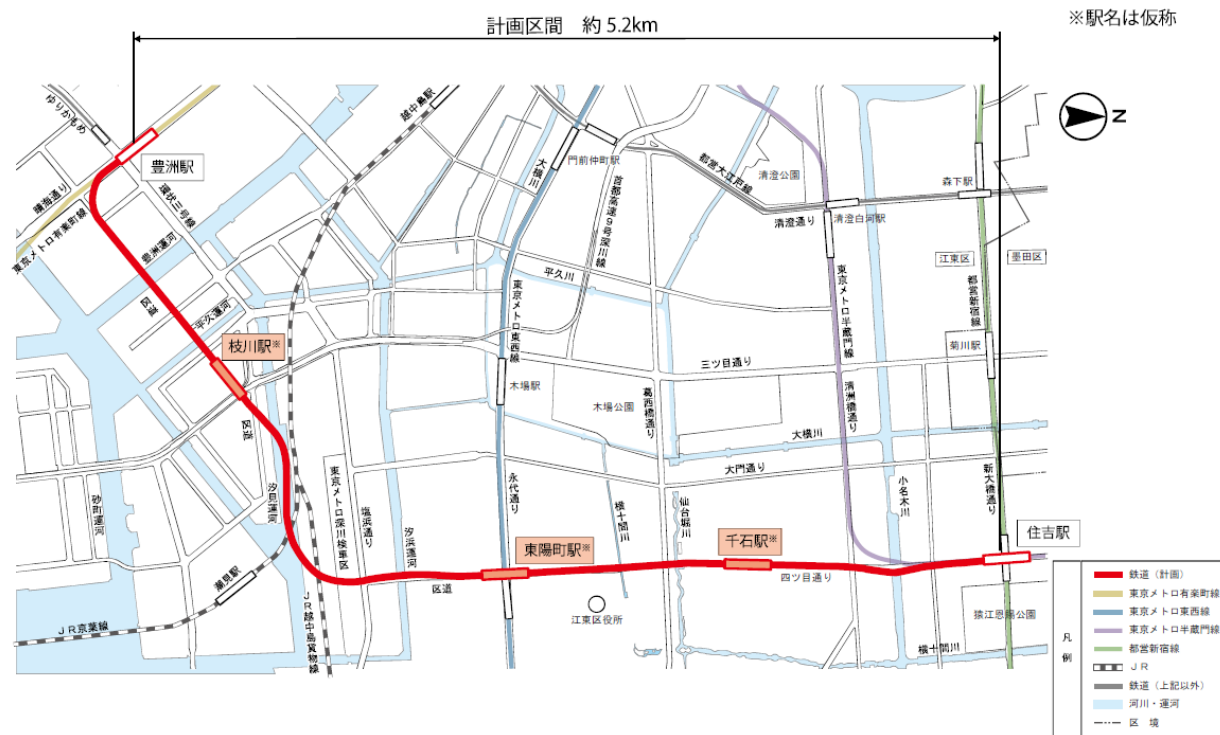
5-1 東京メトロ有楽町線の延伸及び豊洲駅改良の概要

(1) 東京メトロ有楽町線の延伸

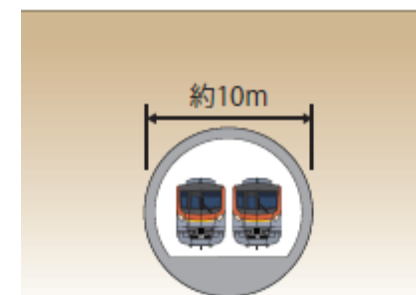
表 5-1 路線概要

区 間	東京メトロ豊洲駅 ～ 東京メトロ住吉駅
計 画 区 間	約 5.2km
設 置 駅	中間 3 駅 (枝川駅※、東陽町駅※及び千石駅※)
総 事 業 費	約 2,690 億円
整 備 手 法	上下一体方式
事 業 の 主 体	東京地下鉄株式会社 (第一種鉄道事業者)
輸 送 需 要	30.3 万人／日
開 業 目 標	2030 年代半ば

※駅名は仮称



a 駅部



b 複線シールド



c 単線シールド

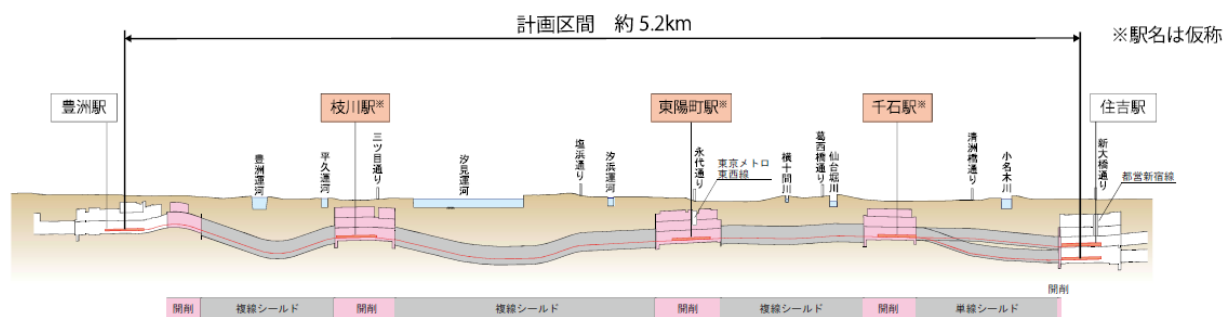


図 5-1 平面図・縦断面図・横断面図

(2) 東京メトロ豊洲駅改良

表 5-2 改良概要

区 間	東京メトロ豊洲駅構内
計 画 区 間	約 0.2km
総 事 業 費	約 296 億円
事 業 の 主 体	東京地下鉄株式会社（第一種鉄道事業者）
乗 降 人 員	40.5 万人／日
開 業 目 標	2030 年代半ば

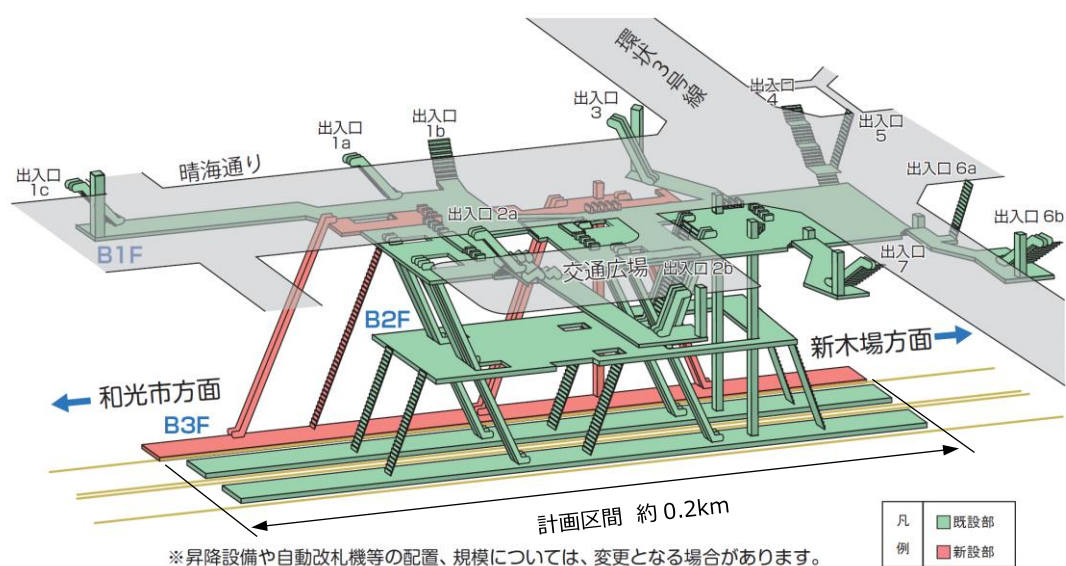


図 5-2 概要図

5-2 事業に必要な資金の額・調達方法

東京メトロ有楽町線の延伸及び豊洲駅改良に必要な資金は、下表のとおりである。

表 5-3 東京メトロ有楽町線の延伸の資金の確保等

内訳		調達方法	
		調達先等	調達主体
補助金	約 1,739 億円	・ 国 (都市鉄道整備事業費補助〔地下高速鉄道〕) ・ 地方公共団体 (東京都・江東区) (都市鉄道整備事業費補助〔地下高速鉄道〕)	東京地下鉄(株)
借入金	約 951 億円	・ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (財政融資資金)	東京地下鉄(株)
総事業費	約 2,690 億円		東京地下鉄(株)

※現時点の想定額

表 5-4 東京メトロ豊洲駅改良の資金の確保等

内訳		調達方法	
		調達先等	調達主体
借入金	約 296 億円	・ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (財政融資資金)	東京地下鉄(株)
総事業費	約 296 億円		東京地下鉄(株)

※現時点の想定額

5-3 整備による効果

(1) 鉄道ネットワークの拡充

①臨海地域へのアクセス利便性向上

東京メトロ有楽町線の延伸により、東京メトロ豊洲駅～東京メトロ住吉駅間の所要時間が約20分から約9分に短縮されるなど、江東区内の南北交通や国際競争力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が期待される。

②鉄道空白地帯の解消

新たに中間新駅である（仮称）枝川駅、（仮称）千石駅が整備されることで、鉄道空白地帯が解消され、最寄り駅へのアクセス利便性が格段に向上するほか、鉄道交通需要の増加も期待される。

また、新駅周辺での居住・交流人口の増加による、まちづくりの進展が期待される。



図5-3 鉄道空白地帯の解消

（２）鉄道ネットワークの強化

①周辺鉄道路線の混雑緩和

東京メトロ有楽町線の延伸により、東京メトロ東西線の最混雑区間である木場駅から門前仲町駅間の混雑率が、国の目標値である 180%以下となることが想定され、その他の周辺鉄道路線においても車内混雑の緩和が期待される。

②輸送障害等における代替ルートの確保

東京メトロ有楽町線の延伸により、東京メトロ豊洲駅と東京メトロ住吉駅とを結ぶ新たなアクセスルートが確保されることで、運転休止や遅延などのトラブルが発生した場合でも、これを補完する移動ルートとして東京メトロ有楽町線の延伸の利用が期待される。

③東京メトロ豊洲駅混雑緩和

本改良計画により、ラッシュ時間帯に発生している駅ホーム上の混雑が緩和されるとともに、エレベーターなどのバリアフリー設備の充実が図られ、利用者の利便性向上等が期待される。