

令和6年度東京都に対する要望事項について

－ 令和5年度東京都に対する要望事項のその後の経過及び今後の見通し －

- 1 地下鉄8号線(豊洲—住吉間)の着実な整備等について
- 2 鉄軌道駅におけるバリアフリー化及び安全対策の一層の推進について
- 3 都営バス等交通網の整備、充実について

令和5年6月1日現在

(交通対策推進・地下鉄8号線延伸特別委員会)

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
<p>1 地下鉄8号線(豊洲—住吉間)の着実な整備等について</p> <p style="text-align: right;">(都市整備局)</p> <p>地下鉄8号線(豊洲—住吉間)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等のアクセス利便性を向上させるほか、混雑著しい東京メトロ東西線の混雑緩和等に寄与するなど、首都東京の都市基盤をより堅固なものにするために不可欠な路線であり、現在公表されている計画では、2030年代半ばを開業目標としている。</p> <p>以上を踏まえ、次の点について要望する。</p> <p>(1)計画通りに整備が進められるよう工事着手に向けた手続きの円滑な実施や必要な予算措置を行うこと。</p> <p>(2)区が推進する地下鉄8号線延伸に合わせた沿線のまちづくりに対して協力すること。</p>	<p>(1) 令和4年8月に行われた都市計画素案説明会に加えて、令和4年9月には環境影響評価調査計画書の縦覧が行われるなど、工事着手に向けて必要な手続きが進められている。</p> <p>また、令和5年度予算において、事業主体である東京メトロに対する補助実施のための予算措置が前年度に引き続き行われている。</p> <p>(2) 沿線まちづくりの実現に向けた今後の具体的な取組みを見据え、区は東京都に対し、まちづくりの方向性を示した「地下鉄8号線沿線まちづくり構想」を説明の上、現在の進捗状況を共有した。</p>	<p>(1) 令和5年6月25日より、都市計画案説明会及び環境影響評価書案説明会が区内4か所で実施される予定である。</p> <p>今後も2030年代半ばを開業目標とする本路線整備が計画通りに進められるよう、各種手続きの着実な実施や必要な予算措置を求めていくとともに、区としても必要な協力を行っていく。</p> <p>(2) 今後の沿線各駅周辺のまちづくりにおいても、引き続き協力を求めていく。</p>

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
<p>2 鉄軌道駅におけるバリアフリー化及び安全対策の一層の推進について (都市整備局)</p> <p>本区では、全ての鉄道駅において、エレベーター等によるバリアフリー経路1ルートの整備が完了している。しかし、1ルートだけでは、目的の出口やホームまで大幅な迂回を余儀なくされる場合があり、高齢者や障害者、ベビーカー利用者等の移動に配慮が必要な乗客にとって、各出入口におけるバリアフリー経路の整備は切実なものとなっている。</p> <p>また、ホーム上の安全対策となるホームドア設置については、東京地下鉄株式会社において令和7年度までに全路線全駅整備完了予定と公表しているものの、東西線の木場駅と南砂町駅、半蔵門線の清澄白河駅と住吉駅は未だに設置されていない状況である。</p> <p>以上を踏まえ、次の点について要望する。</p> <p>(1) 鉄軌道駅における2ルート以上のバリアフリー経路整備が推進されるよう、鉄軌道事業者へ働きかけること。</p> <p>(2) 東京都市圏の交通政策を担う東京都として、区内各駅の安全対策としてホームドア設置を早期に行うよう、引き続き東京地下鉄株式会社に対し強く働きかけること。</p>	<p>(1) 東京都は2ルート目以降のバリアフリー経路整備についても補助対象としており、引き続き関係者と連携を図りながら鉄道駅のバリアフリー化の推進に取り組んでいる。</p> <p>(2) 東京都はこれまでも東京地下鉄株式会社に対し働きかけや情報交換を行っており、株主総会などで徹底した安全対策やバリアフリー化を促している。</p>	<p>(1) 引き続き、2ルート以上のバリアフリー経路整備が推進されるよう、鉄軌道事業者へ積極的に働きかけるよう求めていく。</p> <p>(2) 引き続き、ホームドア設置を早期に行うよう東京地下鉄株式会社に対して働きかけるよう求めていく。</p>

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
<p>3 都営バス等交通網の整備、充実について (都市整備局)(交通局)</p> <p>都営バスは、日常の区民生活を支える公共交通として、本区において重要な役割を果たしており、とりわけ鉄道交通が不足している南北の移動においては、その中心を担っている。また、来年度、千客万来施設の開業が予定されている豊洲市場への利便性を高めるためにも、今まで以上に区内既成市街地と臨海部を結ぶ路線の充実が都営バスに求められている。</p> <p>また、東京BRTは、臨海地域の交通需要増に速やかに対応し、地域の発展を支える新しい公共交通機関として位置づけられており、その運行による区民の利便性向上が期待されている。</p> <p>以上を踏まえ、次の点について要望する。</p> <p>(交通局)</p> <p>(1) 江東高齢者医療センター、昭和大学江東豊洲病院、がん研有明病院など医療施設へのアクセス利便性を充実させること。</p> <p>(2) 江東区内各地域から豊洲市場や東京2020大会のレガシーが多い臨海部へのさらなる路線充実を図ること。</p> <p>(3) 屋根、ベンチ、バス接近表示装置の設置、新たな停留所の整備など、バス停留所施設の充実を図ること。</p>	<p>都営バスでは、これまでも交通機関や施設の開業、大規模再開発など需要の変化にあわせて路線の再編成を行っている。</p> <p>(1) 江東高齢者医療センター、昭和大学江東豊洲病院、がん研有明病院へのアクセスについてはいずれも開院後に停留所新設、路線延伸をするなど、利便性向上が図られてきたが、前回要望後の大きな変化はない。</p> <p>(2) 豊洲市場の開場にあたっては、東陽町駅-豊洲市場を新設。臨海部の路線については、東京駅-新豊洲-有明-東京ビッグサイトを増便、がん研有明病院の開院に伴う一部の便を延伸するなど路線の充実を図ってきた。令和2年3月には有明地区に自動車営業所を新設した。また、令和5年4月より「都05-2系統(東京ビッグサイト-東京駅丸の内南口)」において、運行本数の増便が行われた。</p> <p>(3) バス停留所施設の充実については、一定の歩道幅員の確保、電源供給の確保など課題があるものの順次整備を進めている。昨年度の実績としては、上屋、ベンチともに豊洲駅前など各4か所新設・建替えを実施した。</p>	<p>(1) 医療施設へのアクセスについては、停留所新設や路線延伸など充実が図られてきたが、少子高齢化社会が進んでいることを踏まえ、さらなる交通アクセス充実に向けて便数改善等による利便性の向上を求めていく。</p> <p>(2) 千客万来施設の開場やレガシー施設の来訪の増加が見込まれるため、さらなる都営バス路線充実を求めていく。</p> <p>(3) 引き続き、積極的に区内バス停留所施設の充実が図られるよう求めていく。</p>

要 望 事 項	要 望 後 の 経 過	今 後 の 見 通 し
<p>(都市整備局)</p> <p>(4) 東京BRTについて、開始時期が未定となっているプレ運行(二次)を早期に実施するとともに、新たに交通結節点としての活用が見込まれる新豊洲駅前への停留所設置を行うこと。</p>	<p>(4) 東京BRTは、令和5年4月1日より、プレ運行(二次)を開始した。新豊洲駅前への停留所設置を含め、事業計画に位置付けがない停留所の設置については、本格運行後の東京BRTの運行状況や利用状況等を踏まえて検討するとのことである。</p>	<p>(4) 引き続き、新豊洲駅前への停留所設置を求めていく。</p>