

地域公共交通利便増進実施計画
(東京メトロ有楽町線の分岐線 (豊洲～住吉))

令和4年12月

東京都
江東区

～ 目次 ～

第1章 基本的な方針.....	1
1-1 計画の経緯.....	1
1-2 計画の目的.....	1
第2章 地域公共交通利便増進事業を実施する区域.....	2
第3章 内容及び実施主体.....	5
3-1 東京メトロ有楽町線の延伸及び豊洲駅改良の概要.....	5
(1) 東京メトロ有楽町線の延伸.....	5
(2) 東京メトロ豊洲駅改良.....	7
3-2 国による支援の内容.....	8
3-3 地方公共団体による支援の内容.....	8
3-4 地域公共交通利便増進事業に必要な資金の額及びその調達方法.....	8
3-5 地域公共交通利便増進事業の実施予定期間.....	8
第4章 整備による効果.....	9
4-1 鉄道ネットワークの拡充.....	9
(1) 臨海地域へのアクセス利便性向上.....	9
(2) 鉄道空白地帯の解消.....	9
4-2 鉄道ネットワークの強化.....	10
(1) 周辺鉄道路線の混雑緩和.....	10
(2) 輸送障害等における代替ルートの確保.....	10
(3) 東京メトロ豊洲駅混雑緩和.....	10

第1章 基本的な方針

1-1 計画の経緯

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ことを目的とし、東京都と江東区が策定するものである。

第2章 地域公共交通利便増進事業を実施する区域

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。



図2-1 地域公共交通利便増進事業を実施する区域（広域）



図 2-2 地域公共交通利便増進事業を実施する区域（詳細）

第3章 内容及び実施主体

本計画の対象事業を「東京メトロ有楽町線の延伸及び豊洲駅の改良」とする。

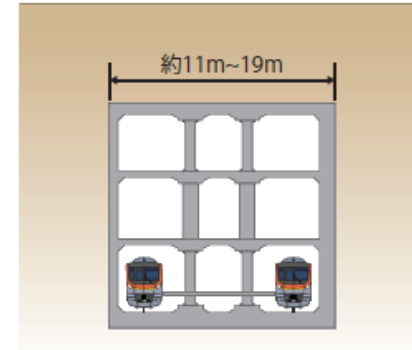
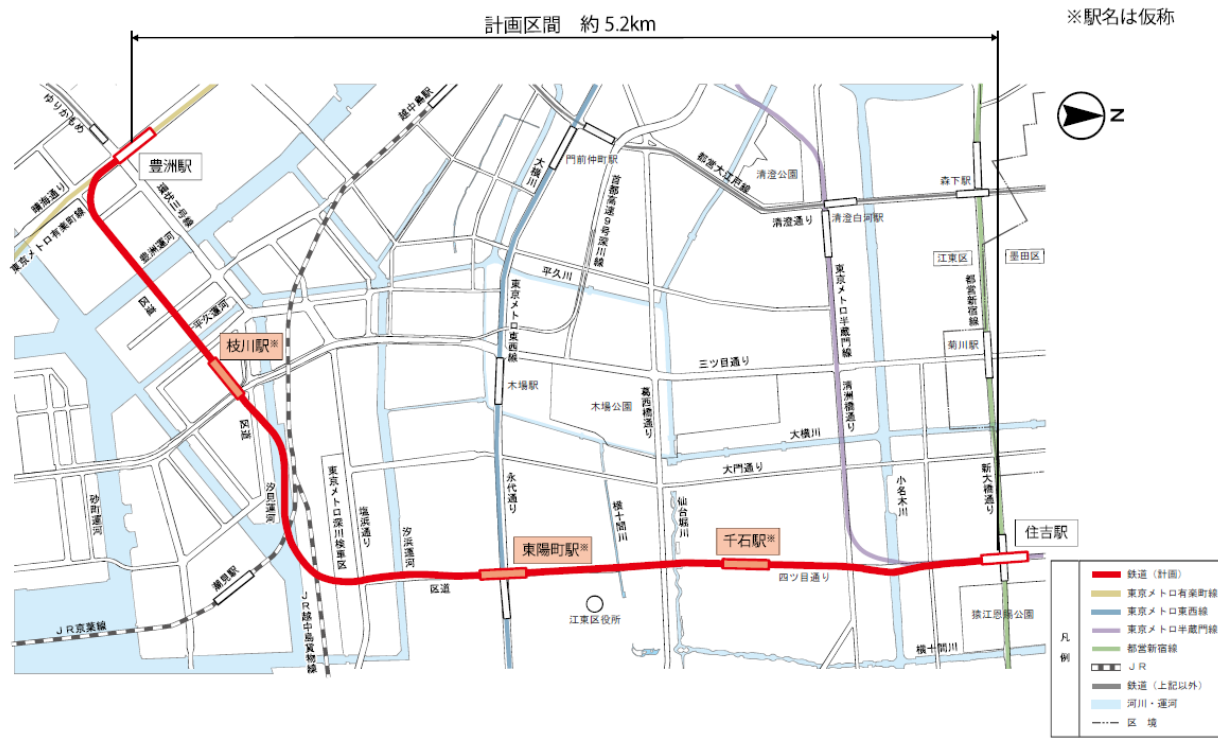
3-1 東京メトロ有楽町線の延伸及び豊洲駅改良の概要

(1) 東京メトロ有楽町線の延伸

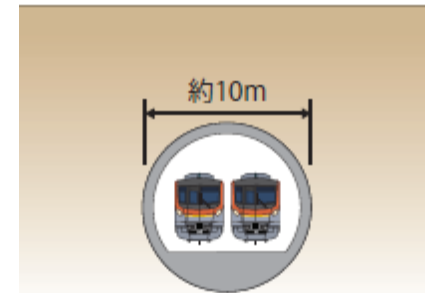
表3-1 路線概要

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

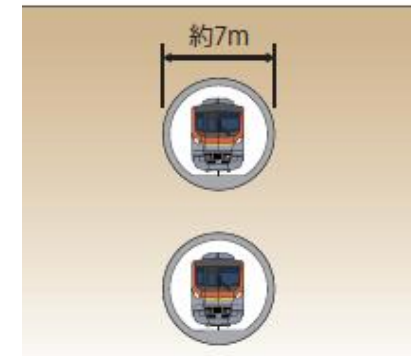
※駅名は仮称



a 駅部



b 複線シールド



c 単線シールド

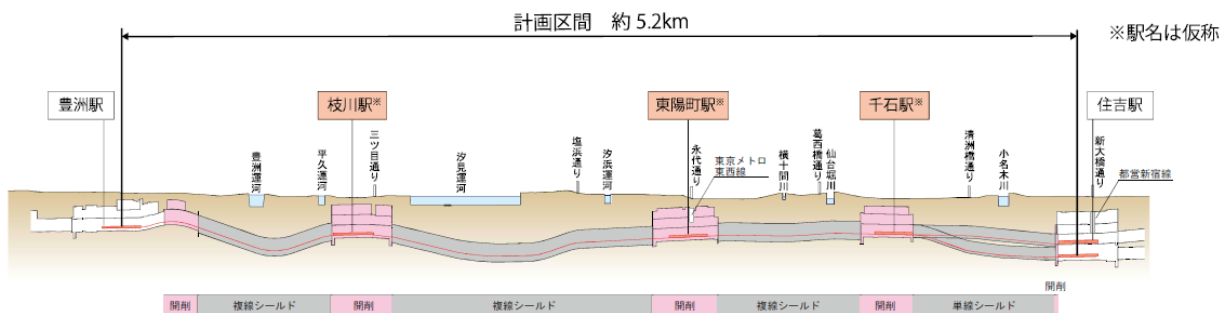


図3-1 平面図・縦断面図・横断面図

(2) 東京メトロ豊洲駅改良

表 3-2 東京メトロ豊洲駅の改良の概要

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

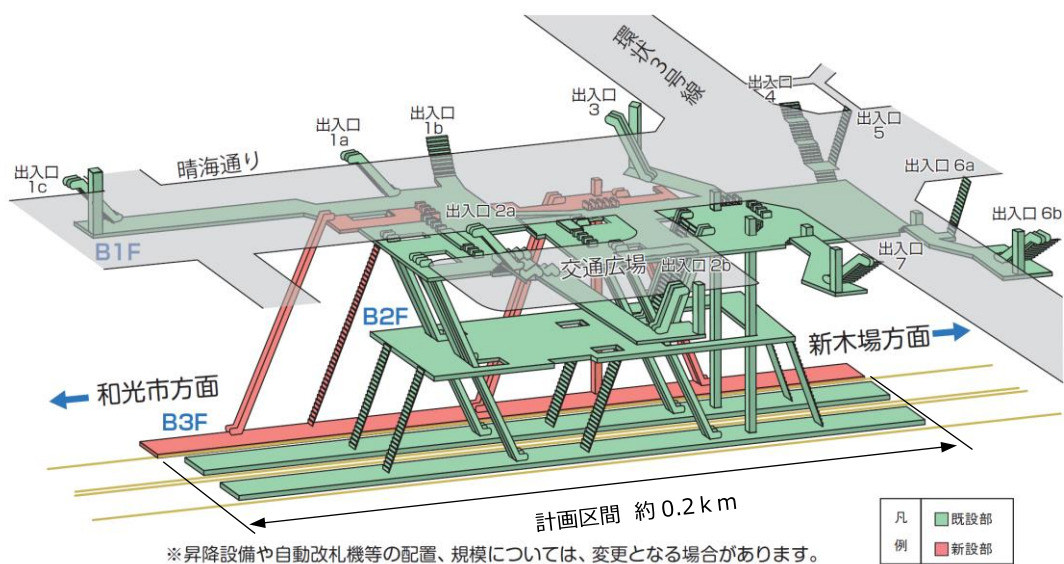


図 3-2 東京メトロ豊洲駅の改良の概要図

3-2 国による支援の内容

東京メトロ有楽町線の延伸は、国から「建設費に対する補助金」及び「建設費に対する融資※」の支援を受けるものとする。

また、東京メトロの豊洲駅の改良については、国から「建設費に対する融資※」の支援を受けるものとする。

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 29 条の 2 に基づく、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの借入れ

3-3 地方公共団体による支援の内容

東京メトロ有楽町線の延伸は、地方公共団体（東京都・江東区）が「建設費に対する補助金」を支出する。

3-4 地域公共交通利便増進事業に必要な資金の額及びその調達方法

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 3-3 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 3-4 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

3-5 地域公共交通利便増進事業の実施予定期間

2022 年度から 2030 年代半ばを実施予定期間とする。

第4章 整備による効果

4-1 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4-1 鉄道空白地帯の解消

4-2 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。