

令和4年8月21日（日）、22日（月）、24日（水）、25日（木）の合計4日間で開催した都市高速鉄道第8号線東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉間）計画及び豊洲駅改良計画の都市計画素案説明会や、令和4年8月21日（日）～9月4日（日）まで受付いたしました都市整備局HPの質問フォーム等を通じて、多くのご質問をいただきました。

ご質問の主な要旨とそれに対する回答について、以下に記載いたします。

【計画に関する内容】

Q1 完成時期と事業費はいくらなのか。また、誰がその費用を負担するのか。

A1

開業の時期は2030年代半ばを予定しております。また事業費は約2,690億円を予定しており、東京メトロ、国、東京都及び江東区が負担していきます。

Q2 豊洲駅について、一部都市計画の廃止がある理由は何か。

A2

有楽町線の分岐線計画の検討を進めた結果、当初想定していた施設計画に変更が生じたため、都市計画を一部廃止いたします。

Q3 住吉駅から先への乗入れ計画はあるのか。

A3

半蔵門線への乗り入れについては、現時点では具体的な運行計画はありません。

Q4 通常時及びピーク時で、1時間あたりで計画されている運行本数はどのくらいか。

そのうち、本線に乗り入れていく運行本数はどのくらいか。

A4

1時間あたり日中で約8本、朝のピーク時で約12本を想定しております。有楽町線本線への乗り入れ本数は、今後、東京メトロが検討していきます。

Q5 分岐線の本線乗り入れは、和光市方面および新木場方面それぞれ運行されるのか。

A5

有楽町線の分岐線の本線乗り入れについては、現時点では和光市方面のみ運行することを想定しております。

Q6 分岐線への直通電車の設定により、本線の豊洲駅から新木場駅間の電車が減便になるのか。

A6

新木場行きの列車本数は減少を想定しております。具体的な運行本数は未定であり、今後、東京メトロが検討していきます。

Q7 運賃について、どのように設定するのか。(加算運賃を設定しているのか。)

A7

本路線の整備に伴う、運賃の上乗せはありません。東京メトロの運賃形態に則って、東京メトロが決定します。

Q8 千石駅(仮称)～住吉駅間の上下線の運用について伺う。

A8

住吉駅のホームは地下4階、地下3階の二層に分かれた構造になっております。有楽町線の分岐線の電車は、千石駅(仮称)及び住吉駅の各ホームで発着することを想定しております。

Q9 分岐線の利用客数には、どのような将来開発を見込んでいるのか。

A9

将来開発としては、東京圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)において既に公表されている開発を見込んでおります。

Q10 分岐線の整備により、豊洲駅～有楽町駅間の混雑率はどのように変化するのか。

A10

豊洲駅～有楽町駅間の混雑率については、微増傾向を東京メトロとしては想定しております。東西線大手町駅経由で乗り換えて有楽町方面に移動していた利用者の一部などが、今回の整備によって、有楽町線の分岐線を利用して、有楽町方面へ移動できるようになったことなどが要因と想定されます。

Q11 JR京葉線の潮見駅と接続させないのか。

A11

ルートについては、既存駅への取り付け及び既存路線との接続を考慮するとともに、輸送安全の観点から、原則、急曲線や急こう配を設けないこと、ライフラインに係る埋設物などの支障物を避けることを基本とし、極力、公共用地を通過するように設定しております。その結果、JR京葉線の潮見駅には接続しない計画としております。

Q12 東京メトロ深川車両基地との接続案はなくなったのか。

A12

現時点では計画はありません。東京メトロとしては、本路線の車両基地について、新木場車両基地の活用を考えております。

Q13 各駅出入口の設置位置検討方法及び箇所数は。また同一駅における出口間の基本的な距離基準はあるのか。

A13

駅の出入口については東京メトロが検討していきます。各駅の出入口は基本的には2カ所で考えております。位置についてはお客さまの利便性を考慮し、地下鉄道の火災対策基準や消防法等の各種法令や、地上の状況を踏まえて、東京メトロが計画していきます。

Q14 駅の出入口はいつ頃決まるのか。

A14

用地交渉後、出入口の位置が確定いたします。今後、東京メトロが土地及び建物の所有者、借地人、借家人等権利者と個別に交渉する予定です。

Q15 各中間駅のホームの延長やレイアウトはどのようになるのか。

A15

プラットフォームの有効長は約205mを想定しております。駅のレイアウトについては今後、東京メトロが検討していきます。

Q16 駅の深さはどれくらいなのか。

A16

駅については、地上から約5メートルから約25メートルの深さの範囲で駅のトンネルが設置される計画としております。駅間の部分は、地上から約10メートルから約35メートルの深さの範囲でトンネルが設置される計画としております。

Q17 本計画の利用者数はどれくらいを見込んでいるのか。また、各駅で想定している利用者数に対して、駅の設備が対応できるよう計画されているのか。

A17

将来の有楽町線の分岐線における需要につきましては、東京メトロは1日あたりの輸送人員は約30万人と推計しております。各駅の設備については、想定される利用者の安全や旅客動線を考慮し、東京メトロが検討していきます。

Q18 最近直下型地震がくるという話があるが、地下鉄の駅舎の構造上、避難民等の退避するようなスペースを予定しているか。

A18

現時点では、各駅のレイアウトについて東京メトロが検討していきます。災害時においても、安全に避難ができる駅構造および駅のレイアウトを東京メトロが検討していきます。

Q19 豊洲駅の混雑緩和のためには、別のホームを増設ではなく、現在のホームを広くしないといけないのではないか。

A19

既存ホームの拡幅は、既設駅構造物への影響範囲が大きいことや、工事中のホームの利用に関する課題等があります。これらの課題なども踏まえ、ホームを増設する計画としております。

Q20 和光市方面にホームを増設しないのか。

A20

豊洲駅の利用者は、朝のピーク時に集中しており、ホーム上の昇降施設付近で混雑が発生しておりますが、夕方のピーク時については、朝のピーク時と比較し、利用者が分散する傾向にあるため、和光市方面のホームについては増設しない計画としております。

Q21 豊洲駅での乗降ホームの運用について伺う。(新木場行き電車からは新設のホームへ、住吉行き電車からは既設のホームへ降車するのか。)

A21

具体的な運用方法については、まだ決まっておりません。今後、東京メトロが検討していきます。

Q22 本線直通では無い運行車両の場合、豊洲駅で分岐線と本線の乗換動線はどのようになるのか。対面乗り換えも可能なのか。

A22

住吉方面からの豊洲駅止まりの電車については、都心方面のホームに到着するため、都心方面に向かう電車に、対面乗換えが可能となることを想定しております。その他の具体的な運用方法については、今後、東京メトロが検討していきます。

Q23 豊洲駅の改良案は、コロナ前の利用者数に対してどの程度の増加を見越して策定したのか。

A23

豊洲駅は、2019年度時点で22万8千人の利用者がおり、朝のピーク時などはホームが大変混雑しておりました。駅の利用者数の傾向は今後も変わらないと見込まれる為、新木場方面のホームの増設とそれに伴う昇降設備の新設などを計画いたしました。

Q24 豊洲駅の改良計画も分岐線の全線開通と同時期というスケジュールなのか。

A24

詳細なスケジュールについては、今後、東京メトロが検討していきます。

Q25 枝川駅（仮称）の東陽町側方面の構築は、なぜ扇形のような形状なのか。

A25

当該箇所に、鉄道運行上必要な駅施設等を設置する計画としております。

Q26 枝川駅（仮称）とJR京葉線潮見駅を結ぶ、連絡通路は設置しないのか。

A26

JR京葉線潮見駅までの地下通路は設置しない計画としております。

Q27 東陽町駅（仮称）の出入口で、江東区役所直結（あるいは至近）の出入口は計画されているのか。

A27

現時点では、江東区役所直結の出入口は設置しない計画としております。

Q28 東西線東陽町駅について、既存ホームの改良や出入口の増設を新線開業に合わせて計画しているのか。

A28

東西線東陽町駅を含めて、利便性が向上するように駅のレイアウトを東京メトロが検討しております。駅の出入口について、お客様の利便性を考慮し、地下鉄道の火災対策基準、消防法等の各種法令に準拠した上で、東京メトロが計画していきます。

Q29 住吉駅での半蔵門線との乗換動線はどのようになるのか。

A29

有楽町線の分岐線の発着ホームによって乗換動線が変わってきます。ホーム昇降施設の増設など、乗換利便性を考慮して、東京メトロが検討していきます。

【駅名、路線名に関する内容】

Q30 分岐線は東京メトロが新たに路線名を決めるのか。また地域住民等から広く公募し決定するのか。

A30

路線名については施設管理者である東京メトロが決定します。

Q31 仮称となっている駅名の決定方法及び時期は。

A31

東京メトロは、既設線駅名・地名（町名）及び著名建造物名等から駅名を決定しております。なお、駅名決定までのプロセスについては、今後、東京メトロが検討をしていきます。

Q32 東京都や江東区でなく東京メトロが駅名を決定としたその理由は。

A32

駅名については、施設管理者である東京メトロが決定します。

Q33 建設費用の一部を江東区も負担することで、駅名や副駅名の命名に江東区が関わることはあるか。

A33

駅名については、施設管理者である東京メトロが決定します。なお、駅名決定までのプロセスについては、今後、東京メトロが検討をしていきます。

【工事に関する内容】

Q34 開削工事での道路に与える影響と対策について伺う。

A34

工事を実施するにあたり、交通量の状況などを鑑み、道路管理者、交通管理者と協議し、極力、路面交通への影響が最小限となるように努めます。詳細な計画については、東京メトロが工事着手前に開催する工事説明会で説明する予定です。

Q35 豊洲駅での開削工事による支障期間はどの程度か。

A35

工事による支障期間などについては、今後、東京メトロが工事に関する詳細な計画を検討し、工事着手前に開催する工事説明会で説明する予定です。

Q36 豊洲小学校の校舎に都市計画区域が重なっているが、校舎の移転をすることになるのか。

A36

当該箇所は開削工法を想定しており、工事中は校庭が使用できない期間が発生する可能性があります。工事計画については、東京メトロが施設管理者などとも調整しながら検討し、工事着手前に開催する工事説明会で説明する予定です。

【環境への影響に関する内容】

Q37 本事業において、工事中及び開通後の騒音・振動や地盤沈下、土壌汚染、工事車両の交通量等、周辺へどのような影響を与えるのか。

A37

本事業が工事中及び開通後に周辺環境に与える騒音・振動や地盤沈下、土壌汚染、工事車両の交通量等の影響については、東京都が環境影響評価手続きの中で、今後、明らかにしていきます。

Q38 環境影響評価調査の一環として行われるボーリング調査について、過去に起きた事象も懸念した上でボーリング調査地点の設定が行われたのか。

A38

本事業が工事中及び開通後に周辺環境に与える影響について、環境影響評価手続きの中で適切に評価するため、既存地質調査データを参考に、地層の変化が見られる箇所については、詳細なデータが必要と考え、東京都が調査地点として設定しております。

【手続き、スケジュール及び用地取得に関する内容】

Q39 今後どのようなスケジュールで手続きを進めていくのか。

A39

今後の手続きとしては都市計画と環境影響評価手続きに沿って進めていきます。都市計画素案説明会などでいただいたご意見を参考に都市計画案を作成するとともに、環境影響評価の調査、予測、評価の方法を記載した調査計画書を作成し、所定の手続きを進め、予測・評価の内容を記載した評価書案を作成いたします。この都市計画案と評価書案について、再度、説明会を開催する予定です。その後、環境影響評価書を作成し、都市計画案と環境影響評価書を都市計画審議会へ付議し、審議の後、その議決を経て都市計画決定となります。都市計画決定後は工事説明会を経て、工事に着手していきます。

Q40 住吉から豊洲まで、全区間同時に開通するものなのか。時期的なものはおおよそいつ頃になるか。

A40

部分的な開業については、現時点では想定しておりません。開業の時期は2030年代半ばを予定しております。

Q41 民有地下を通過する部分について、用地取得の目処は立っているのか。

A41

都市計画決定後、東京メトロが土地所有者等と用地取得に向けた調整を行っていきます。

【まちづくりに関する内容】

Q42 江東区は地下鉄8号線延伸に伴うまちづくりについて、どのように検討を進めようと考えているか。

A42

江東区では、今年度、沿線全体及び各駅周辺で目指す姿や、目指す姿の実現に向けた取り組み等の考え方を示す「(仮称)地下鉄8号線沿線まちづくり構想」の策定を進めています。各駅周辺におけるまちづくりについては、来年度以降に地域住民や地権者等が主体となったまちづくり協議会等で、当該構想を踏まえた、地域の活性化や防災対策、具体的なまちづくりの手法等について検討していきます。

Q43 豊洲4丁目は都営住宅の跡地をどうするかという話もある。今回の延伸と豊洲4丁目の再開発、これについてどういう関係性があるのか。

A43

地下鉄8号線の延伸を契機とし、豊洲四丁目を含めた豊洲駅周辺全体でのまちづくりを江東区が検討していきます。

Q44 駐輪場の整備について、どのように考えているのか。

A44

地下鉄8号線が延伸されることに伴い、今年度、各駅にどの程度、自転車駐車場の需要が生じるかを江東区が調査する予定です。その調査結果に基づき、江東区が必要に応じて自転車駐車場の整備を進めていく方針です。



【その他】

Q45 地下鉄8号線ではどのような浸水対策を考えているか。

A45

東京メトロでは、台風や大雨による浸水に備え、浸水の恐れのある駅の出入口に関しましては、歩道より高い位置への設置すること、止水板や、出入口全体を閉鎖することができる防水扉などを設置することで浸水を防止する他、路上にある換気口には感知器を備えた浸水防止器を設置しております。更に、東京都による洪水のハザードマップ等の浸水想定を考慮した総合的な対策も現在進めております。地下鉄8号線でも同様の対策を東京メトロが検討していきます。

Q46 設置予定の駅での災害対策について公表してほしい。昨今のミサイル攻撃等の緊急避難先にメトロの駅が指定されたが、そのための設備等も設置する予定はあるのか。

A46

東京メトロでは、防災に関する諸規定に基づき、消防等防災関係機関との連絡等の緊急処理体制を整備しております。なお、国民保護法に基づく緊急一時避難施設の指定として、地下駅舎50施設が指定されており、住吉駅はその内の1つとなっております。