

東京圏における今後の地下鉄ネットワークの  
あり方等について

(答申)

令和3年7月15日  
交通政策審議会

## 目 次

○諮問の背景	1
1. 今後の地下鉄ネットワークのあり方について	2
(1) 地下鉄ネットワークの重要性について	
(2) 検討対象と今後の方向性について	
2. 東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について	5
(1) 東京メトロが担っている役割について	
(2) 東京メトロに求める具体的な協力について	
3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方について	7
(1) 株式売却に当たっての基本的な考え方について	
(2) 具体的な株式売却のあり方について	

## ○ 諮問の背景

東京地下鉄株式会社（以下「東京メトロ」という。）は、特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）において、東京メトロの前身である帝都高速度交通営団について、完全民営化に向けた第一段階として、当時建設中であった11号線（半蔵門線）の水天宮前から押上までの区間が開業した時点から概ね1年後に特殊会社化することとされたことを踏まえ、東京地下鉄株式会社法（平成14年法律第188号）に基づき平成16年4月1日に設立された。同法附則第2条において国と東京都は、特殊法人等整理合理化計画の趣旨を踏まえ、できる限り速やかに東京地下鉄株式会社法の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずることとされているところである。

このような状況の中、令和2年6月に成立した復興庁設置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第46号）により、東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源の確保に関する特別措置法（平成23年法律第117号）

（以下「復興財源確保法」という。）に規定される国が保有する東京メトロ株式の売却益の復興債償還への充当期限が令和9年度末に設定されたことを踏まえ、当該株式の売却に先立って、その売却のあり方について検討する必要があるところである。

当該株式の売却のあり方の検討に当たっては、東京メトロに関するこれまでの閣議決定等との関係性から、東京圏における地下鉄ネットワークについて今日的視点から検証を行い、今後の地下鉄ネットワークのあり方について議論した上で、東京メトロが果たすべき役割及びその役割を踏まえた株式売却のあり方について議論する必要がある。

以上のような状況を踏まえ、令和2年12月に国土交通大臣から交通政策審議会に対して、東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について諮問がなされた。それを受け、令和3年1月以降、同審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に設置された東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会で5回にわたり審議を重ね、本答申をとりまとめた。

## 1. 今後の地下鉄ネットワークのあり方について

### (1) 地下鉄ネットワークの重要性について

東京の地下鉄は、都心部にネットワークを有し、民鉄各社や JR との相互直通運転を通じて、ネットワークをジョイントする機能を果たしており、平常時・災害時を問わず、人、モノ、情報の自由自在な移動を実現することにより、首都機能の維持・発展において重要な役割を担っている。

首都・東京には、ビジネス、観光、居住など多様な目的の下、国内外から数多くの人々が活動・交流しており、今後、首都・東京の国際競争力を更に強化する観点に加え、観光客の目的地への円滑なアクセスや流動分散など快適な移動手段の確保を通じた東京の更なる魅力向上の観点からも、地下鉄ネットワークの充実が必要である。

また、東京で活動する多数の人々の輸送手段として、環境負荷の小さい地下鉄の活用を推進することは、環境問題への対応からも重要である。

諸外国においても、国際競争力の強化、環境問題への対応の観点から、地下鉄ネットワークの充実を図る動きがあり、首都・東京においてもこれらの取組を進めることが適切である。

なお、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、社会・経済の変化が見込まれるが、リアルな“人と人、人とモノとのつながり”の重要性も再認識されたところである。首都・東京における国際競争力の強化、訪日外国人観光客などの交流人口の拡大、ライフスタイルの多様化に向けて、「人と人・モノ」をつなぐ交通ネットワークは、利便性の向上や新たな価値の創造のために不可欠であり、その維持・充実を図っていくことは今後も必要である。

### (2) 検討対象と今後の方向性について

平成 28 年の交通政策審議会第 198 号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（以下「第 198 号答申」という。）においては、地下鉄ネットワークの充実に資するプロジェクトが複数提示されている。これらのうち、本小委員会においては、東京メトロの既存ネットワークとの接続も想定されている東京 8 号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）（以下「東京 8 号線の延伸」という。）及び都心部・品川地下鉄構想の 2 つのプロジェクトに加え、東京メトロの既存ネットワークとの接続は想定されていないものの、プロジェクトを取り巻く環境が第 198 号答申当時と比較して大きく変化している都心部・臨海地域地下鉄構想について、現状を整理した上で、その方向性を示すこととした。

これら都心部におけるプロジェクトの検討に当たっての基本的な考え方としては、第 198 号答申において、「都心部等では国際競争力強化の拠点のまちづくりの進展を見極めつつ、これに遅滞なくアクセス利便性の向上を図ることが必

要」との考えが示されている。すなわち、かつては鉄道とともに都市づくりが進められてきたが、現在の都心部においては、都市にとってどのような鉄道サービスが求められるかを検討する段階にあると考えられているところである。

この点、東京 8 号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想については、それぞれの都市の機能と求められる鉄道ネットワークが既に明確であると考えられ、その具体化が必要である。都心部・臨海地域地下鉄構想については、臨海部において、大規模で多様な開発計画が進展・計画されるとともに、さらに将来を見据えて、東京都により臨海部の都市づくりの方向性が検討されている段階にあり、鉄道ネットワークについては、これらの観点も踏まえた検討が必要である。

以上の考え方にに基づき、それぞれのプロジェクトについて、1.(1)において指摘した現在の社会経済情勢における地下鉄ネットワークの重要性も踏まえ、以下のとおりその方向性を提示する。

#### i) 東京 8 号線の延伸について

第 198 号答申において、国際競争力の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に資する路線であると位置づけられており、課題として、費用負担のあ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の考えが示された。

同答申以降に国土交通省が実施した調査においては、費用便益比や収支採算性ともに概ね良好な数値が結果として示されており、事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである。

#### ii) 都心部・品川地下鉄構想について

第 198 号答申において、六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性向上に資する路線であると位置づけられており、課題として、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることが期待されるとの考えが示された。

同答申以降に国土交通省が実施した調査においては、事業化に向けて必要となる施設整備を精査し、具体的なルートを設定するなど、事業の実現可能性の観点から事業計画の検討が進められている。また、同調査においては、費用便益比や収支採算性ともに概ね良好な数値が結果として示されており、近年の品川駅周辺の開発計画の進展も踏まえると、事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである。

#### iii) 都心部・臨海地域地下鉄構想について

第 198 号答申において、国際競争力強化の拠点である都心と臨海副都心との

アクセス利便性の向上等に資する路線であると位置づけられており、課題として、事業性が挙げられ、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われること、また、事業性の確保に向けて、常磐新線延伸（TX）との直通運転化等についても検討が行われることが期待されるとの考えが示された。

同答申以降に本路線の具体化に向けた調査は現時点において実施されていないが、臨海部においては、築地、晴海、豊洲、有明などで大規模で多様な開発計画が進展・計画されるとともに、さらに将来を見据えて、東京都は「未来の東京」戦略を令和3年3月に策定（まち・ひと・しごと創生法（平成26年法律第136号）第9条第1項に規定される「都道府県まち・ひと・しごと創生総合戦略」に位置づけ）し、臨海部の将来的な都市像を示した。都心部・臨海地域地下鉄構想は、世界から人、企業、投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長を牽引する臨海部と区部中心部をつなぐ基幹的な交通基盤としての役割を担うことが期待されており、今後、臨海部の都市づくりとともに、第198号答申において指摘されている常磐新線延伸（TX）との接続も含め、事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべきである。

## 2. 東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について

### (1) 東京メトロが担っている役割について

東京メトロは、首都・東京の中枢にネットワークを有し、丸ノ内線及び銀座線を除く全ての路線で民鉄各社や JR との相互直通運転を行っており、その営業キロ数は、自社の営業キロ数（195.0km）の約 1.5 倍である 355.8km を加え、合計 550.8km に及ぶなど、東京圏の鉄道ネットワークの核となる機能を果たし、人々の輸送手段という鉄道自体が有する公的役割に限らず、首都機能の維持・発展のみならず、首都・東京を含めた東京圏の社会経済活動において重要な役割を担っている。

また、東京メトロは、地下鉄整備に関する技術力・ノウハウを有しており、技術的な観点からの役割を果たすことも期待されている。

### (2) 東京メトロに求める具体的な協力について

1. を踏まえ、東京メトロに求める具体的な協力について以下のとおり提示する。

東京 8 号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想については、東京メトロのネットワークとの関連性があり、運賃水準や乗換利便性など利用者サービスの観点や整備段階での技術的な観点からも、東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切である。

一方で、東京メトロは、これまでの累次の閣議決定や東京地下鉄株式会社法において完全民営化の方針が規定されていることを踏まえ、株式上場を目指した経営方針を堅持しており、多額の設備投資を伴う新線整備に対して協力を求めるに当たっては、東京メトロの経営に悪影響を及ぼさないことが大前提となる。

この点、東京 8 号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想のいずれについても、社会的・経済的見地からの必要性により整備が行われるものであり、受益と負担の関係も踏まえ、十分な公的支援が必要である。

特に、東京 8 号線の延伸については、既存路線の混雑緩和に資する路線である一方、当該路線の需要の一部は東京メトロ既存路線の乗客が転移することにより生じると想定されており、東京メトロの経営全体への影響も精査した上で、支援を検討する必要がある。

こうしたことから、類似事例に適用実績がある地下高速鉄道整備事業費補助や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による都市鉄道融資の活用が適切である。

また、上述のとおりこれまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを踏まえ、東京メトロが東京 8 号線の延伸及び都心部・品

川地下鉄構想の事業主体になることが完全民営化の方針に影響を与えないよう、事業主体となることと一体不可分のものとして東京メトロ株式の確実な売却が必要である。

### 3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方について

#### (1) 株式売却に当たっての基本的な考え方について

東京メトロの完全民営化の方針は、既にこれまでの累次の閣議決定や東京地下鉄株式会社法において規定されているところである。

東京メトロ株式の上場は、東京メトロ完全民営化の効果を最大限発現させるためのものであり、より多様な株主を受け入れることによる多角的な事業運営を通じて、利用者サービスの更なる向上を図る観点や、経営のレジリエンスを高める観点、そして企業価値の向上を図る観点からも進めていく必要がある。

また、復興財源確保法において国が保有する東京メトロ株式の売却収入を復興債の償還費用への充当期限が令和9年度と規定されているところ、復興財源を確保し、将来世代に負担を先送りしないためにも、株式売却を早期に進めていく必要がある。

#### (2) 具体的な株式売却のあり方について

近年の対内直接投資を巡る国内外の動向や特定の株主の利害が経営に影響を及ぼす可能性を踏まえると、東京メトロ株式の売却に当たっては、2.(2)で検討した東京メトロの役割を踏まえて段階的に進めていくことが適切である。具体的には、東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想の整備期間中には両路線の整備を確実なものとする観点から、国と東京都が当面株式の1/2を保有することが適切である。その間、東京メトロは企業価値向上に向けた体制強化やガバナンス向上を図るとともに、国と東京都は株主として東京メトロの経営方針を適切に支えていく必要がある。

その後の東京メトロ株式の売却について国と東京都は、これまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを堅持しつつ、その中で、首都の中核エリアを支える地下鉄の公共性や地下鉄ネットワーク整備の進展を踏まえながら対応することが求められる。

なお、東京メトロ株式の売却に当たっては、公正な価格・方法で売却する観点からも、東京メトロの企業価値の向上や財務の健全性の確保を図るとともに国と東京都が共同で手続きを進め、同時・同率で売却することが重要である。