



只今から、東京都市計画 都市高速鉄道第8号線 東京メトロ有楽町線の分岐線、豊洲から住吉間の計画、及び、豊洲駅改良計画のあらましについてご説明致します。

本日の説明内容

東京メトロ有楽町線の分岐線(豊洲～住吉間)計画について

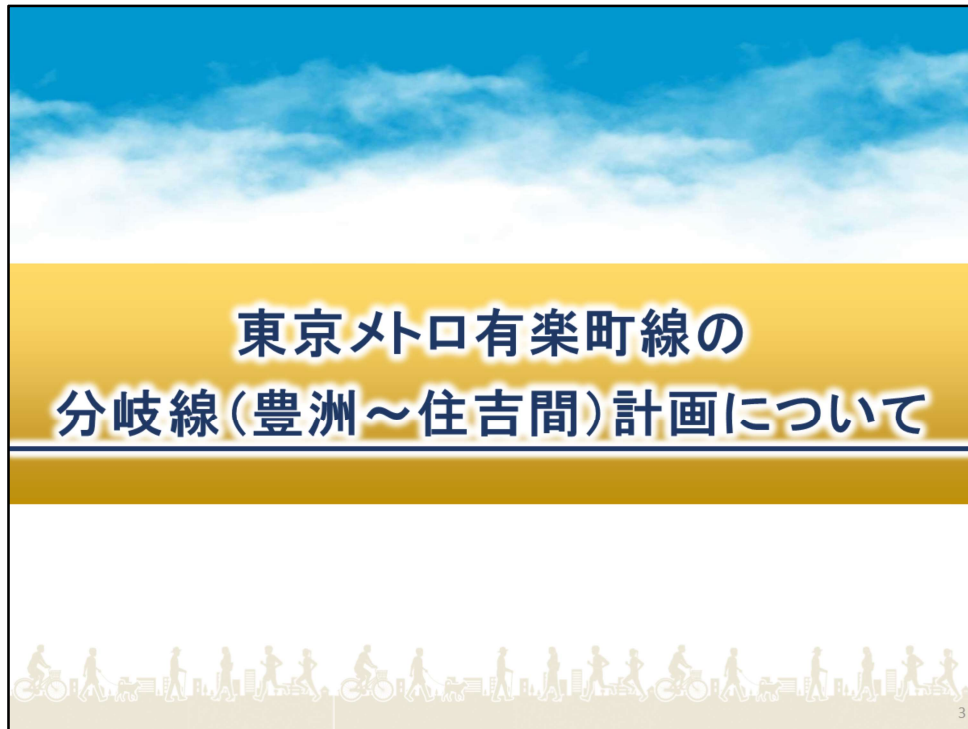
- 計画策定の経緯
- 整備効果
- 都市計画(素案)について

豊洲駅改良計画について

- 計画策定の経緯
- 整備効果
- 都市計画(素案)について

今後の手続き

本日の説明内容ですが、まず初めに東京メトロ有楽町線の分岐線、豊洲から住吉間の計画について、次に豊洲駅改良計画について、最後に、今後の手続きについてご説明致します。



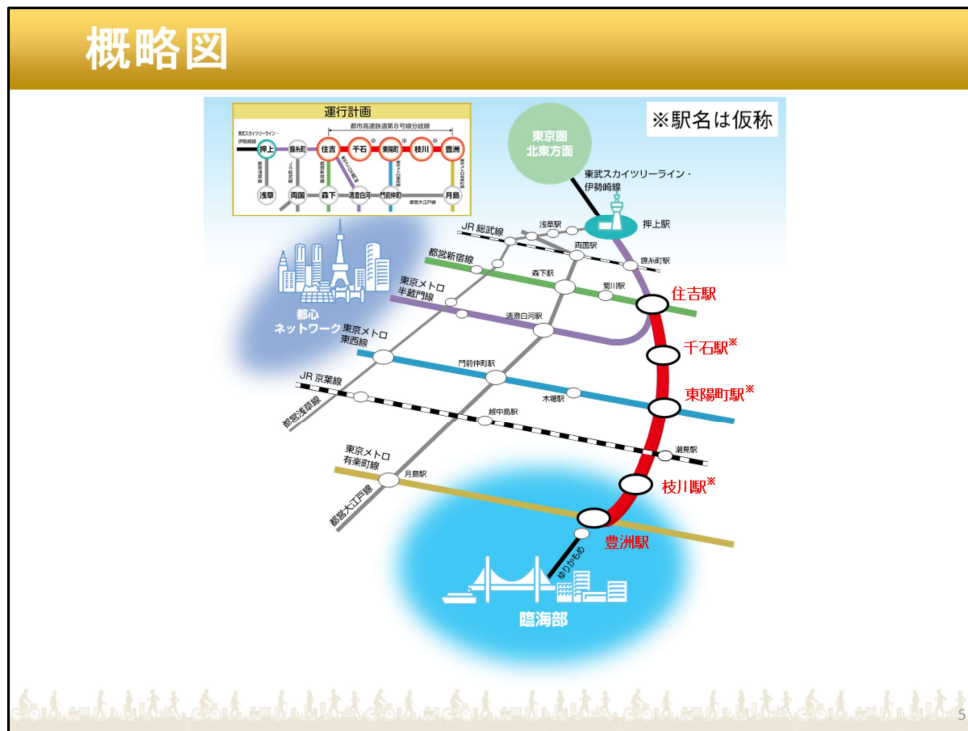
始めに、東京メトロ有楽町線の分岐線、豊洲から住吉間の計画についてご説明致します。

位置図



本路線は、現在営業中の東京メトロ有楽町線と光市駅から新木場駅間と同様に、東京メトロが事業主体となって東京都江東区の豊洲駅から、東陽町駅を經由し住吉駅に至る路線です。

概略図



この計画を推進することにより、豊洲駅、東陽町駅、住吉駅で既存路線と接続し、広域的な地下鉄ネットワークが形成されることで、国際競争力の強化拠点である臨海副都心と、都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図られます。また、中間新駅の設置などにより、沿線における地域の活力や魅力の向上などが期待されます。



次に、計画策定の経緯についてです。

計画策定の経緯①

交通政策審議会(旧 都市交通審議会)とは

- ・交通政策に関する重要事項についての調査審議等を行う機関

○交通政策審議会答申第198号(平成28年4月)

(意義)

- ・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や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上
- ・京葉線及び東西線の混雑の緩和

○交通政策審議会答申第371号(令和3年7月)

(東京8号線の延伸について)

- ・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

東京メトロ有楽町線の分岐線 豊洲から住吉間の計画は、国土交通大臣の諮問機関である現在の交通政策審議会にあたる都市交通審議会において、昭和47年3月の答申第15号「東京圏高速鉄道網整備計画」に整備すべき路線として位置付けられました。平成28年4月の答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に、「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や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上」や「京葉線及び東西線の混雑の緩和」に資する路線として示されました。

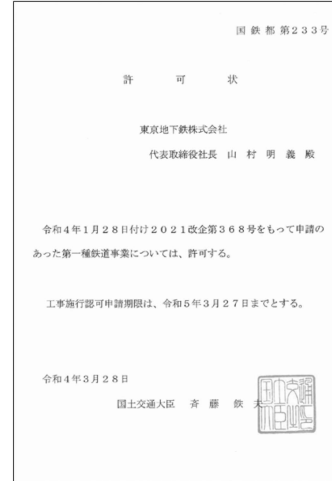
令和3年7月の答申第371号「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」では、東京8号線の延伸について、「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべき」と整備に向けた今後の取組の方向性が示されました。

鉄道事業許可について

令和4年1月28日 申請



令和4年3月28日 許可



東京メトロが、令和4年1月28日に国土交通大臣へ鉄道事業法に基づき、鉄道事業許可を申請し、令和4年3月28日付で許可を受けております。

計画策定の経緯②

- 「未来の東京」戦略 Version up2022 において、「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」事業の一つ
- 鉄道事業者をはじめとする関係者との協議・調整を加速し、調整が整った路線から順次事業に着手する



また、東京都が令和4年2月に策定した「「未来の東京戦略」 Version up2022」において、東京8号線の延伸は、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事業の一つに位置づけており、早期事業化に向けた取組を加速していくこととしております。

計画策定の経緯③

- 東京ベイeSG まちづくり戦略 2022において、「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」と位置付けられている主要施策の一つ
- 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西線の混雑緩和が期待される東京8号線の早期事業化に向けた取組を加速



東京8号線の延伸(有楽町線)

出典:東京ベイeSG まちづくり戦略 2022

さらに、東京都が令和4年3月に策定した「東京ベイeSG まちづくり戦略 2022」において、東京8号線の延伸は、「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」と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おります。



次に整備効果について、ご説明致します。

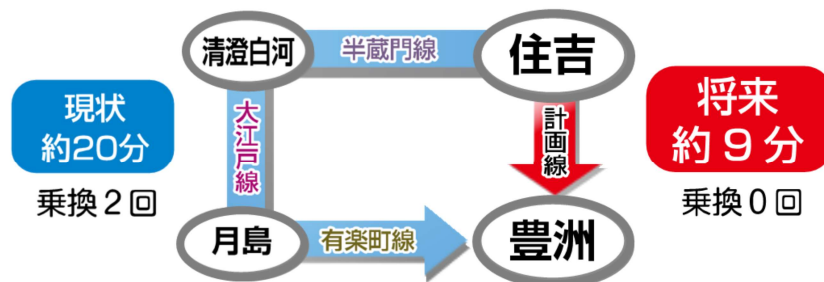
整備効果①

①臨海地域とのアクセス向上

②既存路線の混雑緩和

③リダンダンシーの確保

④鉄道空白地帯の解消



一つ目は、臨海地域とのアクセス向上です。本路線の整備により、東京圏北東方面から臨海部へのアクセス利便性の向上が図られます。

例えば、住吉駅から豊洲駅への移動について、所要時間短縮や移動負荷の軽減に寄与することが期待されます。

図の青色で示します通り、現状では、所要時間は約20分、乗換えは2回行うこととなりますが、本路線の整備により、所要時間が約9分に短縮され、乗換えも行うことなく移動できるようになります。

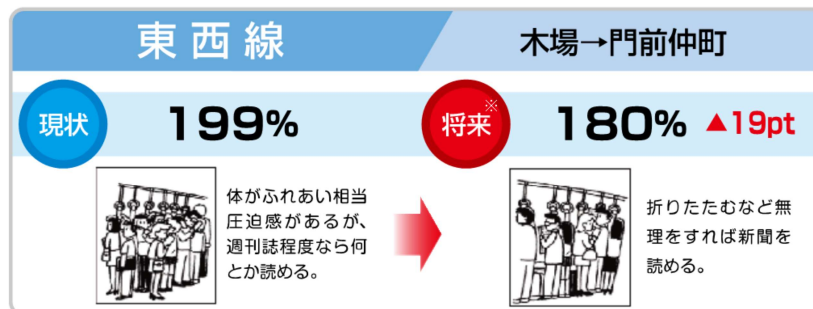
整備効果②

①臨海地域とのアクセス向上

②既存路線の混雑緩和

③リダンダンシーの確保

④鉄道空白地帯の解消



出典：2019年度実績 都市鉄道の混雑率調査結果（国土交通省）
※ 有楽町線の分岐線開業後

二つ目は、既存路線の混雑緩和です。本路線の整備により、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ます。

整備効果③

①臨海地域とのアクセス向上

②既存路線の混雑緩和

③リダンダンシーの確保

④鉄道空白地帯の解消



三つ目は、リダンダンシーの確保です。リダンダンシーとは、自然災害などによる障害発生時に、一部の区間の途絶などが全体の機能不全に繋がらないように、予備の手段が用意されていることです。例えば、既存の東京メトロ有楽町線に輸送障害が発生した場合、都心部から豊洲駅への代替輸送は、現状ゆりかもめのみですが、本路線の整備により、2ルートに増加致します。

このように、本路線の整備により、鉄道ネットワークが多重化されることによって、リダンダンシーの確保に寄与することが期待されます。

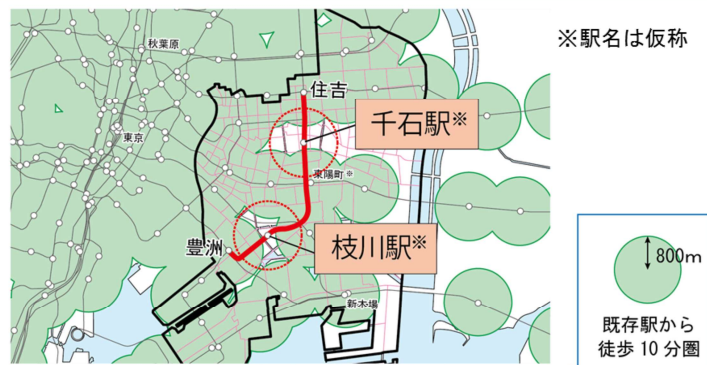
整備効果④

①臨海地域とのアクセス向上

②既存路線の混雑緩和

③リダンダンシーの確保

④鉄道空白地帯の解消



四つ目は、鉄道空白地帯の解消です。こちらの平面図は駅を中心に徒歩10分圏内の範囲を緑色に着色しております。図に示す通り、緑色に着色していない地区については、最寄りの駅まで徒歩10分以上かかりますが、中間新駅を整備することにより、こうした鉄道空白地帯が解消されます。



続いて、都市計画の素案について、ご説明致します。

都市計画の概要

名 称	東京都市計画 都市高速鉄道第8号線分岐線
区 間	江東区豊洲四丁目～江東区住吉二丁目
延 長	約4,900m
構造形式	地下式

東京都市計画 都市高速鉄道第8号線分岐線は、江東区豊洲四丁目から江東区住吉二丁目間の、延長約4,900mの区間において、新たに都市計画を定めるものです。

また、構造形式は地下式として計画しております。

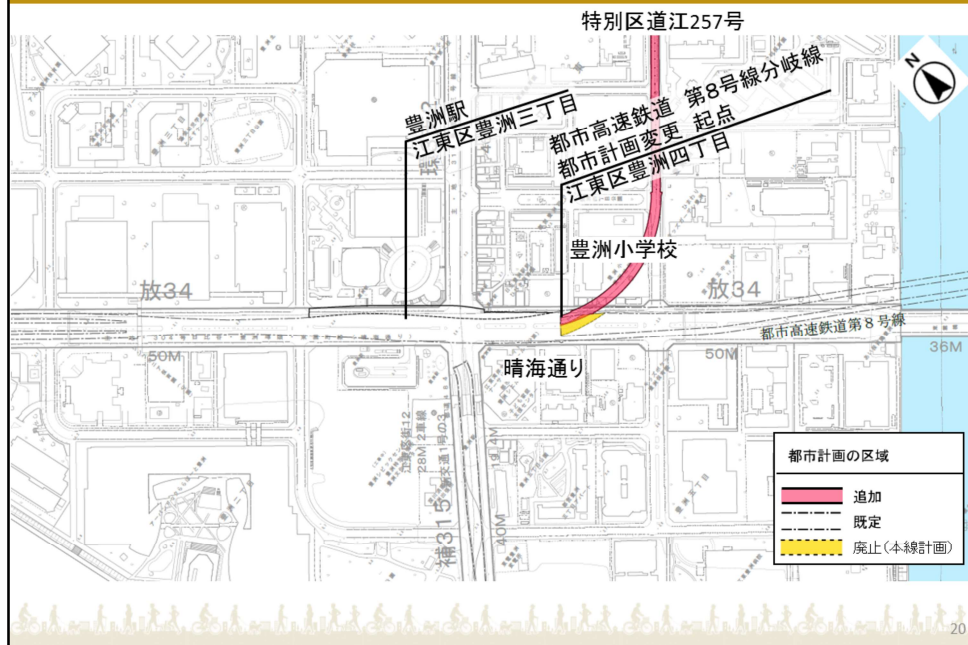


続いて、都市計画変更区間のルートと駅位置についてご説明致します。こちらの平面図は、左側が南方向、右側が北方向を示しております。

先ほどもご説明した通り、都市計画変更区間は、江東区豊洲四丁目～江東区住吉二丁目間の約4.9kmであり、また、構造形式は地下式となっております。

次のスライドからは計画案について、豊洲駅側から順にご説明致します。

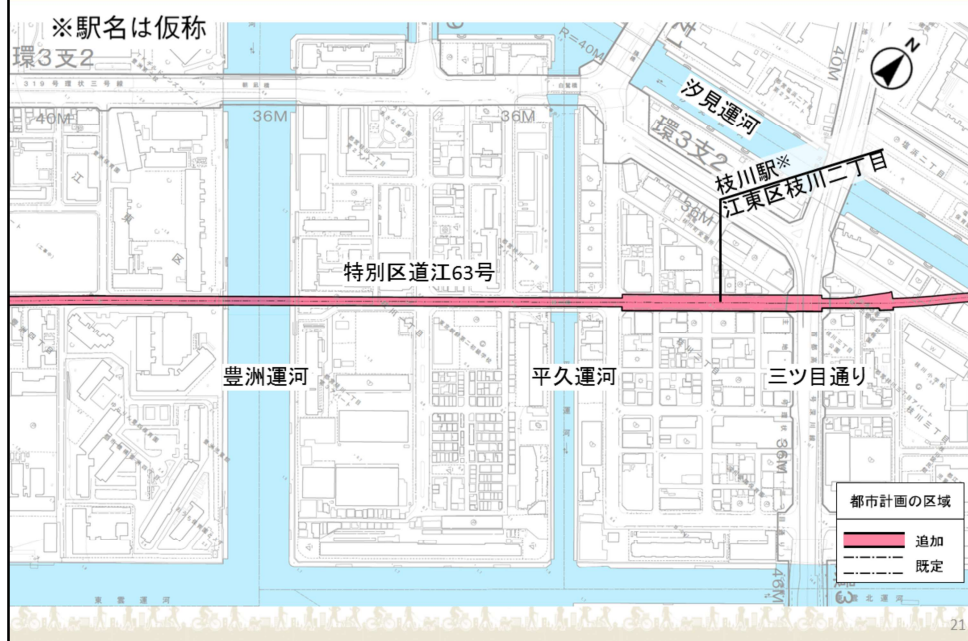
豊洲～枝川区間(平面図)①



こちらの平面図は、左側が北西方向、右側が南東方向を示しております。本路線は、東京メトロ有楽町線からの分岐が構造上可能である豊洲駅を起点に、晴海通りを経て豊洲小学校横の特別区道 江257号の地下を通過します。

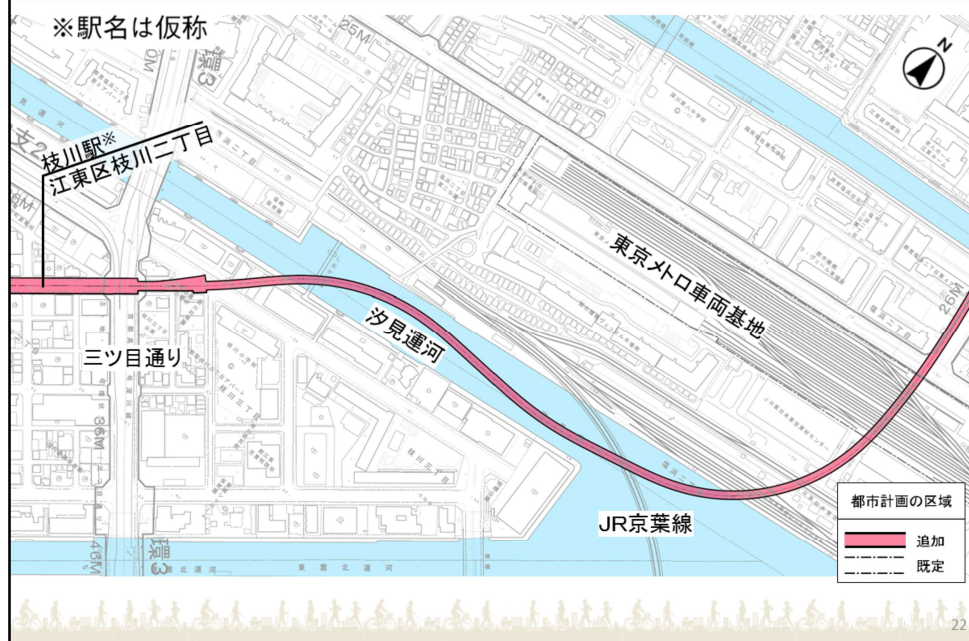
また、分岐線の都市計画変更区間の設定に合わせて、有楽町線本線部の一部区間については、廃止することとなります。

豊洲～枝川区間(平面図)②



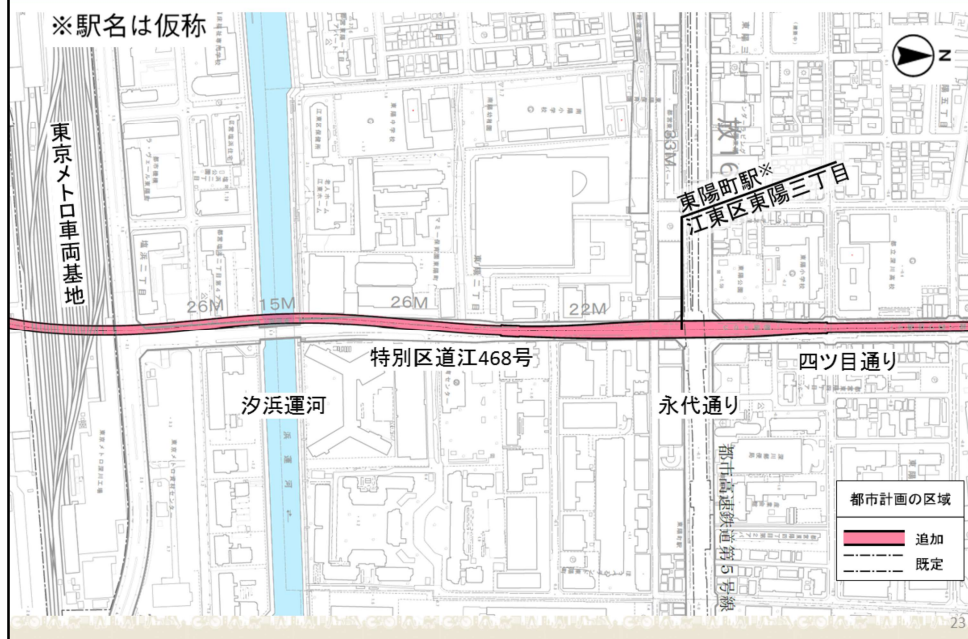
その後、豊洲運河を横断し、特別区道 江63号の地下を通過し、北上します。平久運河を横断し、江東区枝川二丁目付近に新たな駅を計画しております。

枝川～東陽町区間(平面図)①



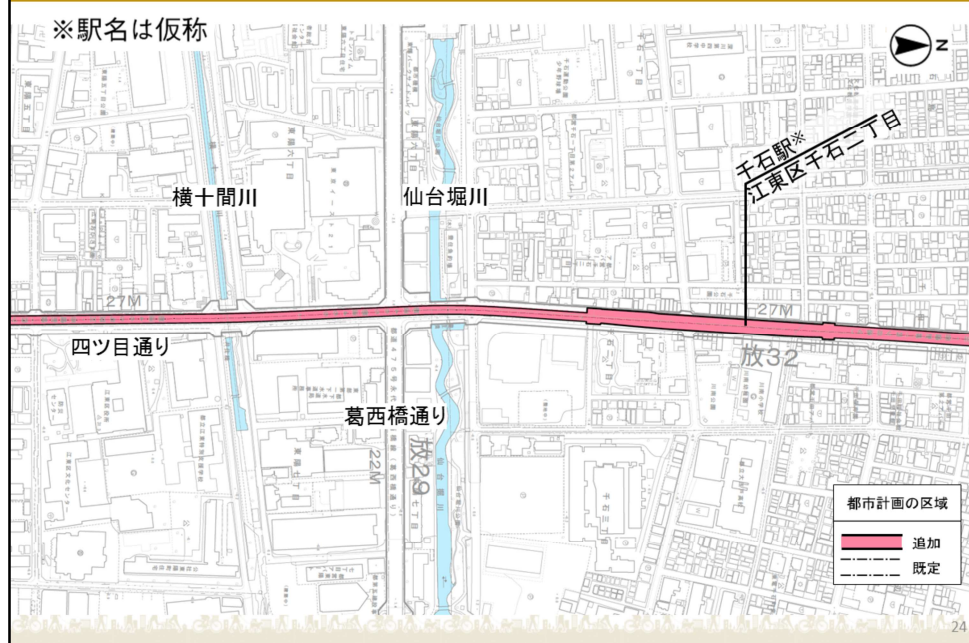
その後、汐見運河を通過し、JR京葉線及び東京メトロ車両基地の地下を横断して、東陽町駅方面に向けて北上します。

枝川～東陽町区間(平面図)②



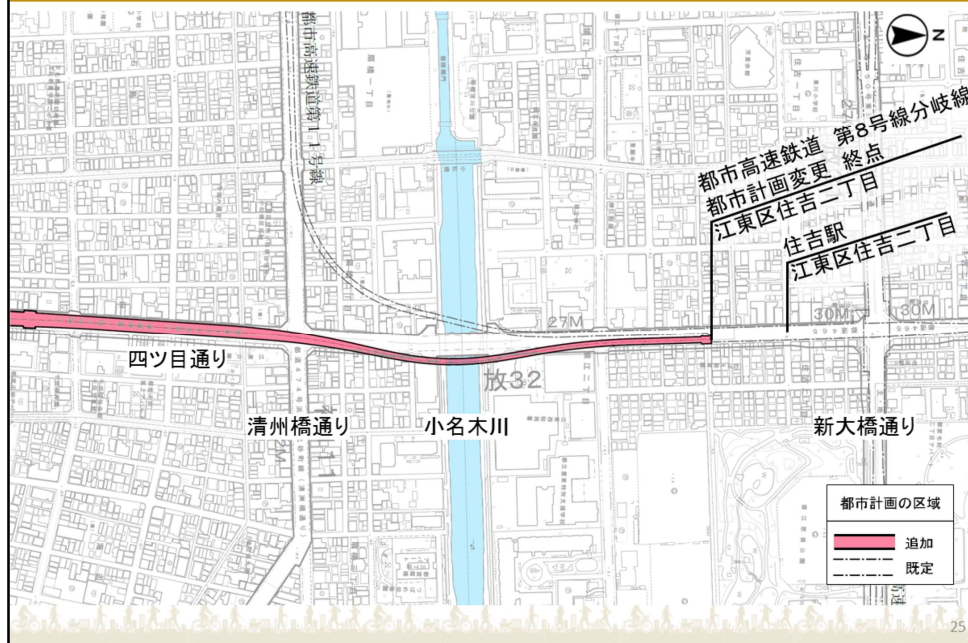
その後、特別区道 江468号の地下を通過します。東京メトロ東西線東陽町駅と地下で乗換えができるように、永代通りとの交差点付近に新たな駅を計画しております。

東陽町～千石区間(平面図)



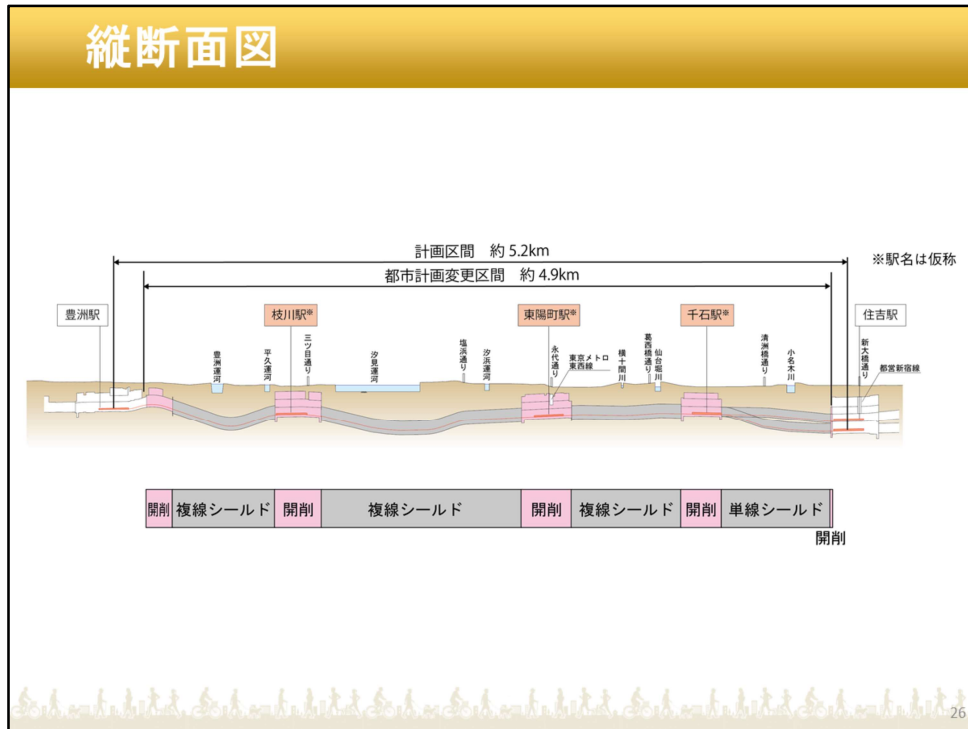
その後、四ツ目通りの地下を通過し、北上します。仙台掘川を横断したのち、千石二丁目交差点付近に新たな駅を計画しております。

千石～住吉区間(平面図)



その後、小名木川を横断し、終点となる東京メトロ半蔵門線住吉駅に至ります。

縦断面図



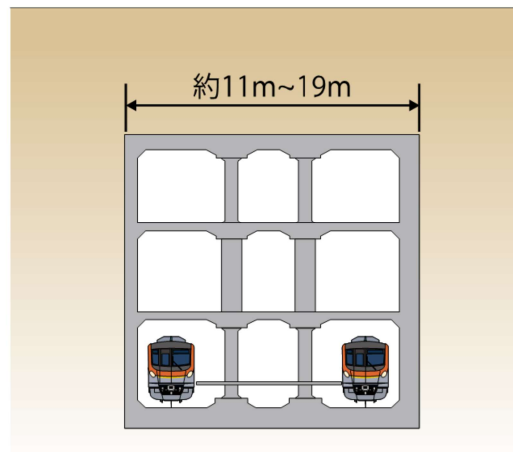
次に縦断面図についてご説明致します。

左に起点となる豊洲駅、右に終点となる住吉駅を表示しております。

図上のピンク色で示している区間は、地上から掘削する開削工法、灰色で示している区間は、駅から駅の間を横穴式に掘り進めるシールド工法を予定しております。豊洲駅から仮称千石駅までのそれぞれの駅間においては複線シールド、仮称千石駅から住吉駅までに至る駅間においては、住吉駅の地下3階と地下4階にそれぞれ接続するため、単線シールドを予定しております。

標準横断面図(地下鉄の一般的な構造)

駅 部

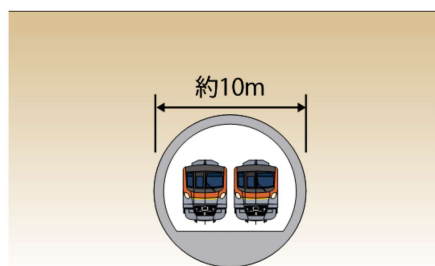


次に、標準横断面図についてご説明致します。
駅部は四角い箱型のトンネル構造となります。幅は約11mから19mとなります。

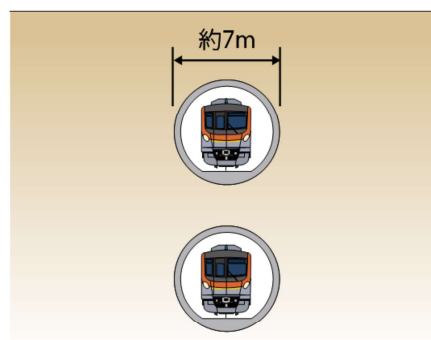
標準横断面図(地下鉄の一般的な構造)

駅間部

複線シールド



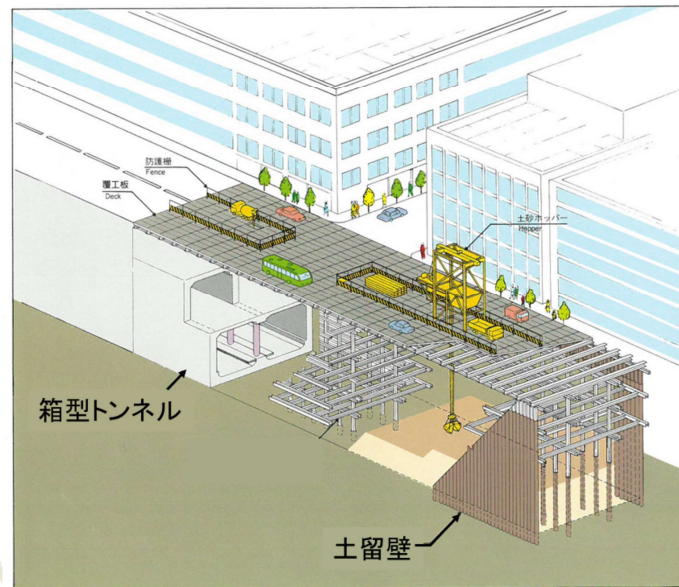
単線シールド



駅間に採用するシールドトンネルは、複線シールドと単線シールドがあります。複線シールドの直径は約10m、単線シールドの直径は約7mとなります。

開削工法

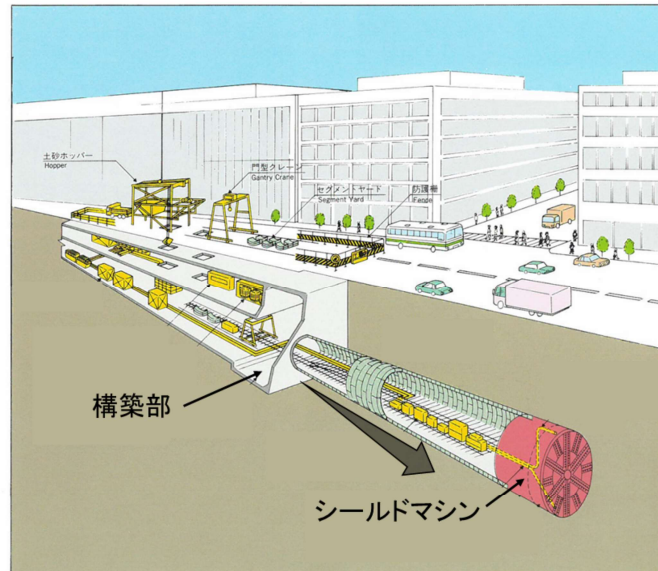
開削工法による事例



続いて、地下鉄の建設工法についてご説明致します。
まず、開削工法についてです。この工法は、最初に、地下を掘り下げる時に周りの土を押さえる土留壁を地中に設置し、地上から掘削を進め、地下に箱型のトンネルを築造する工法です。

シールド工法

シールド工法による事例



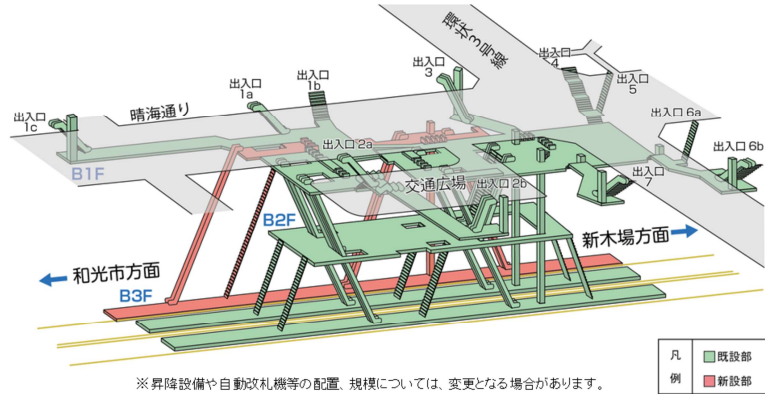
シールド工法は、開削工法で築造した構築部を基地にして、シールドマシンを用いて地下を水平に掘り進む工法です。シールドマシンの前面で土を掘削し、マシンの後部でトンネルを構成する部材となるセグメントを円形に組み立てていきます。これらの作業を繰り返しながら、トンネルを築造していきます。

以上が、東京メトロ有楽町線の分岐線、豊洲から住吉間の計画についての説明です。



続きまして、豊洲駅改良計画について、ご説明致します。

豊洲駅改良計画の概要



- 豊洲駅改良計画は、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・エレベーターの増設**などの改良を行う計画です。

本計画は、東京メトロ有楽町線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、エレベーターの増設などの改良を行うものです。

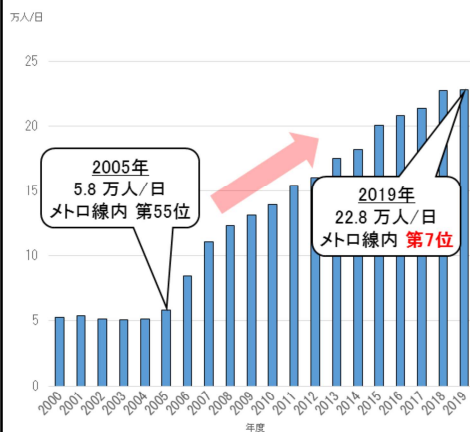


次に、計画策定の経緯についてです。

豊洲駅の経緯

豊洲駅乗降人員推移

一日当たりの利用人数: 22.8万人

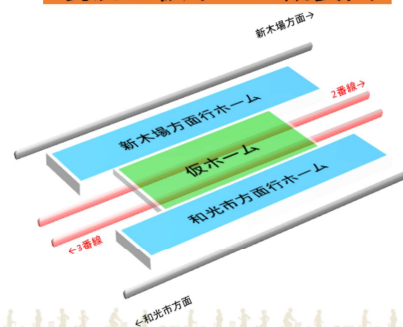


ホーム上の混雑



※2016年 朝ピーク時 新木場方面行ホーム

現況の仮ホーム概要図



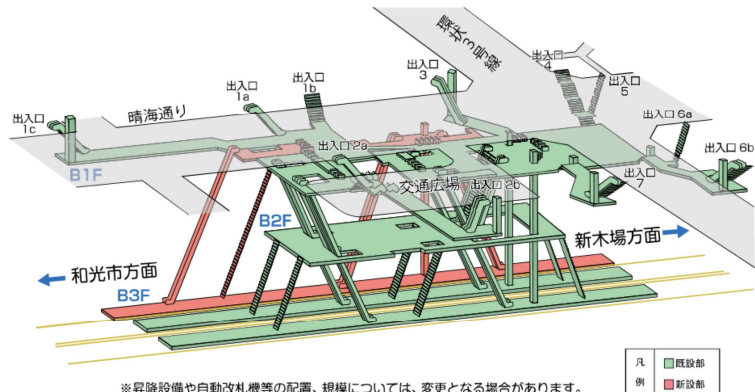
有楽町線豊洲駅では、駅周辺開発の進捗により、駅利用者数は増加し続けております。

朝ラッシュ時において、新木場方面行のホームの混雑に対応するため、暫定対策として、2番線、3番線の仮ホーム化を行っていましたが、駅利用者数の傾向は今後も変わらないと見込まれる為、恒久的な対策として、ホームの増設および昇降施設の増設などの改良を行うこととなりました。



次に整備効果についてご説明致します。

整備効果



- 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ます。

今回の改良計画により、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が期待されます。



続いて、都市計画の素案について、ご説明致します。



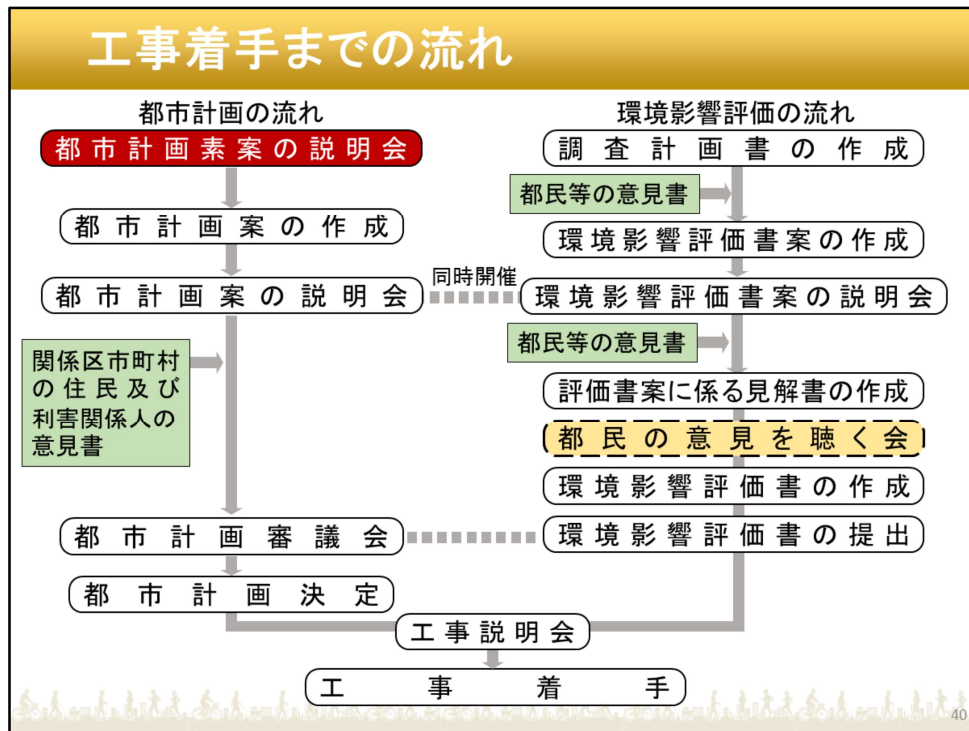
平面図は、左側が北西方向、右側が南東方向を示しております。都市計画変更区間は、江東区豊洲三丁目から江東区豊洲四丁目までの約370mであり、構造形式は地下式となります。

豊洲駅の改良計画に伴い、図に示す赤の部分が今回新たに都市計画に追加する範囲となります。

また、東京メトロ有楽町線分岐線の都市計画の変更に伴い、黄色の部分が廃止する範囲となります。



最後に今後の手続きについて、ご説明致します。



まず、都市計画と環境影響評価の流れについて、ご説明致します。

本日の説明会は、都市計画素案の説明会になります。環境影響評価については、はじめに、調査計画書を作成し、提出します。調査計画書の内容に対しては、意見書を提出できます。

次に、いただいたご意見などを参考に、都市計画案及び環境影響評価書案を作成し、両案に関する説明会を同時に開催致します。両案の内容に対しては、意見書を提出できます。

都市計画案に対する意見書の要旨は、東京都の見解を付して、都市計画審議会に提出します。環境影響評価書案の意見書に対しては、見解書を作成し、都民の意見を聴く会を経て、環境影響評価書を作成し、提出します。環境影響評価書は、都市計画審議会において、都市計画変更案を審議する際の参考とされます。

以上の都市計画と環境影響評価の手続きを経たあとで、事業者である東京メトロが工事説明会を開催し、工事内容などを詳細にご説明し、工事に着手する予定です。

お問い合わせ先

○都市計画について

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

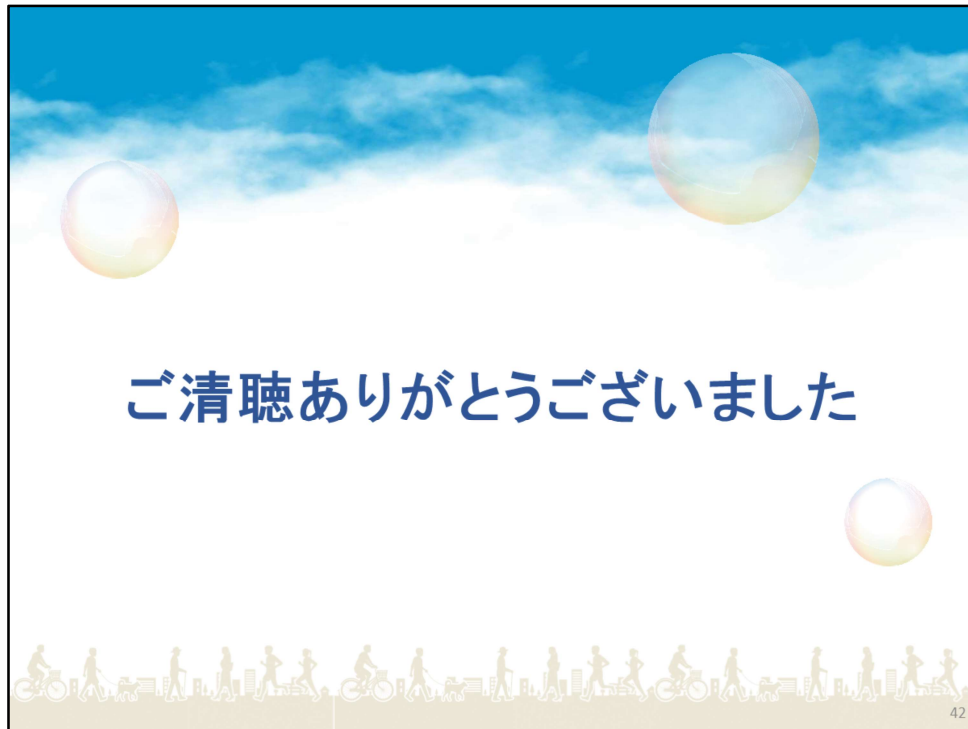
TEL 03-5388-3214

○事業計画について

東京地下鉄 鉄道本部 改良建設部 設計第一課

TEL 03-3837-7128

最後にお問い合わせ先についてご案内致します。都市計画に関するお問い合わせは、東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課へ、事業計画に関するお問い合わせは東京地下鉄 鉄道本部 改良建設部 設計第一課へご連絡ください。



以上で、東京メトロ有楽町線の分岐線計画および豊洲駅改良計画に関する都市計画素案の説明を終了致します。ご清聴ありがとうございました。