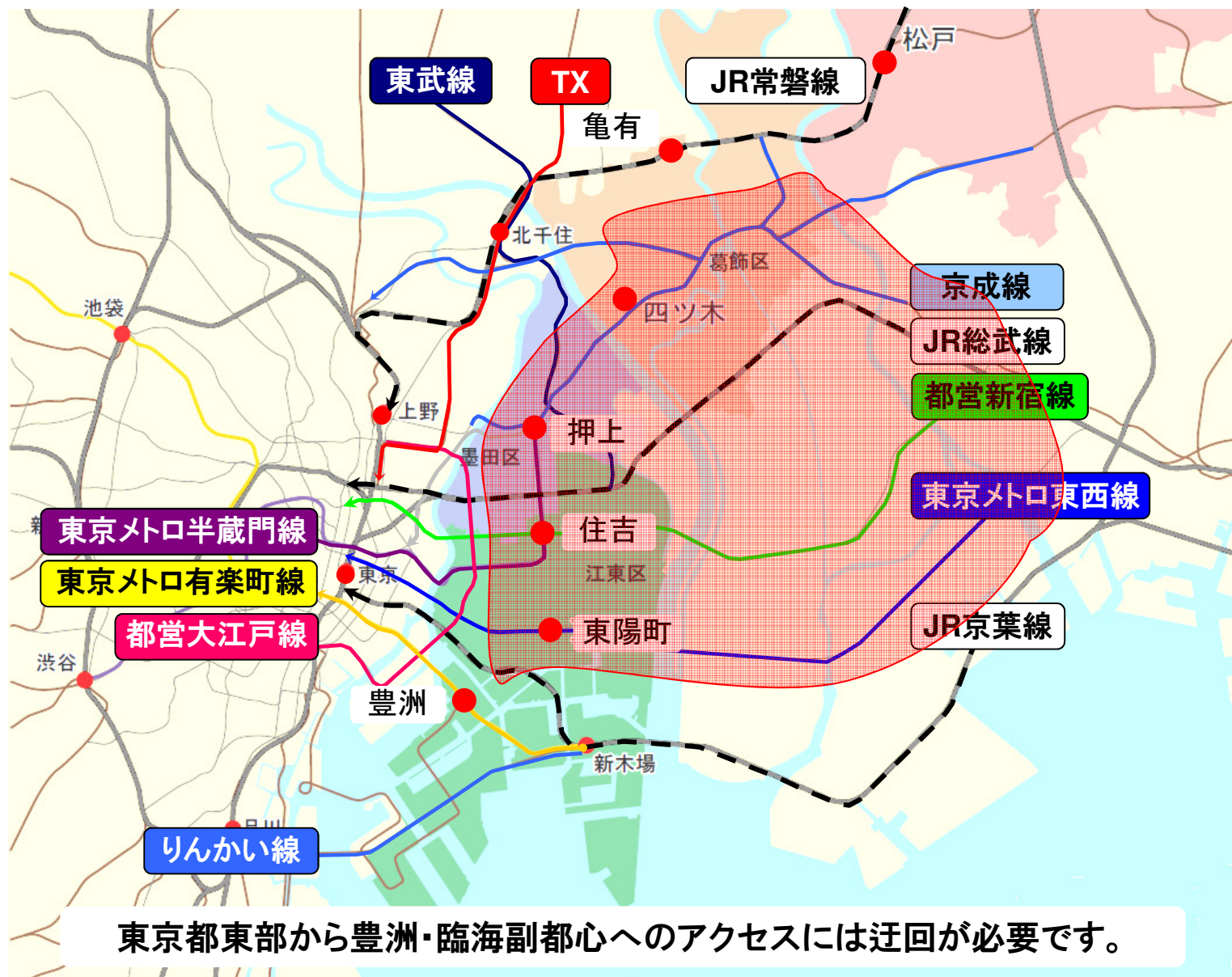


2012年(平成24年)3月7日

地下鉄8号線(豊洲～住吉間)延伸について

地下鉄8号線延伸促進シンポジウム

東京東部の主要鉄道路線



地下鉄8号線延伸全体像と江東区の事業化検討区間



地下鉄8号線延伸をとりまく出来事 ■:国 ■:営団(現東京メトロ) ■:沿線自治体

1970

■ 都市交通審議会答申第15号(1972) 亀有までの区間が答申される。

1980

■ 豊洲～亀有間免許申請(1982)

■ 運輸政策審議会答申第7号(1985) 亀有以北、武蔵野線方面までの区間が答申される。

■ 3区1市※が地下鉄8・11号線促進連絡協議会設置(1986) ※江東区・墨田区・葛飾区・松戸市
住民決起大会、運輸大臣、営団総裁等への早期実現要請を2003年まで展開

■ 新富町～新木場間開通(1988)

1990

≈

(以下、「地下鉄8・11号線促進連絡協議会」を「8・11号線協議会」と略す)

2000

■ 運輸政策審議会答申第18号(2000) 野田市まで、2015年までに整備着手することが適当な路線

■ 運輸政策審議会答申第19号(2000) 上下分離による鉄道整備のあり方が提言される

■ 営団民営化の時期が閣議決定(2001)

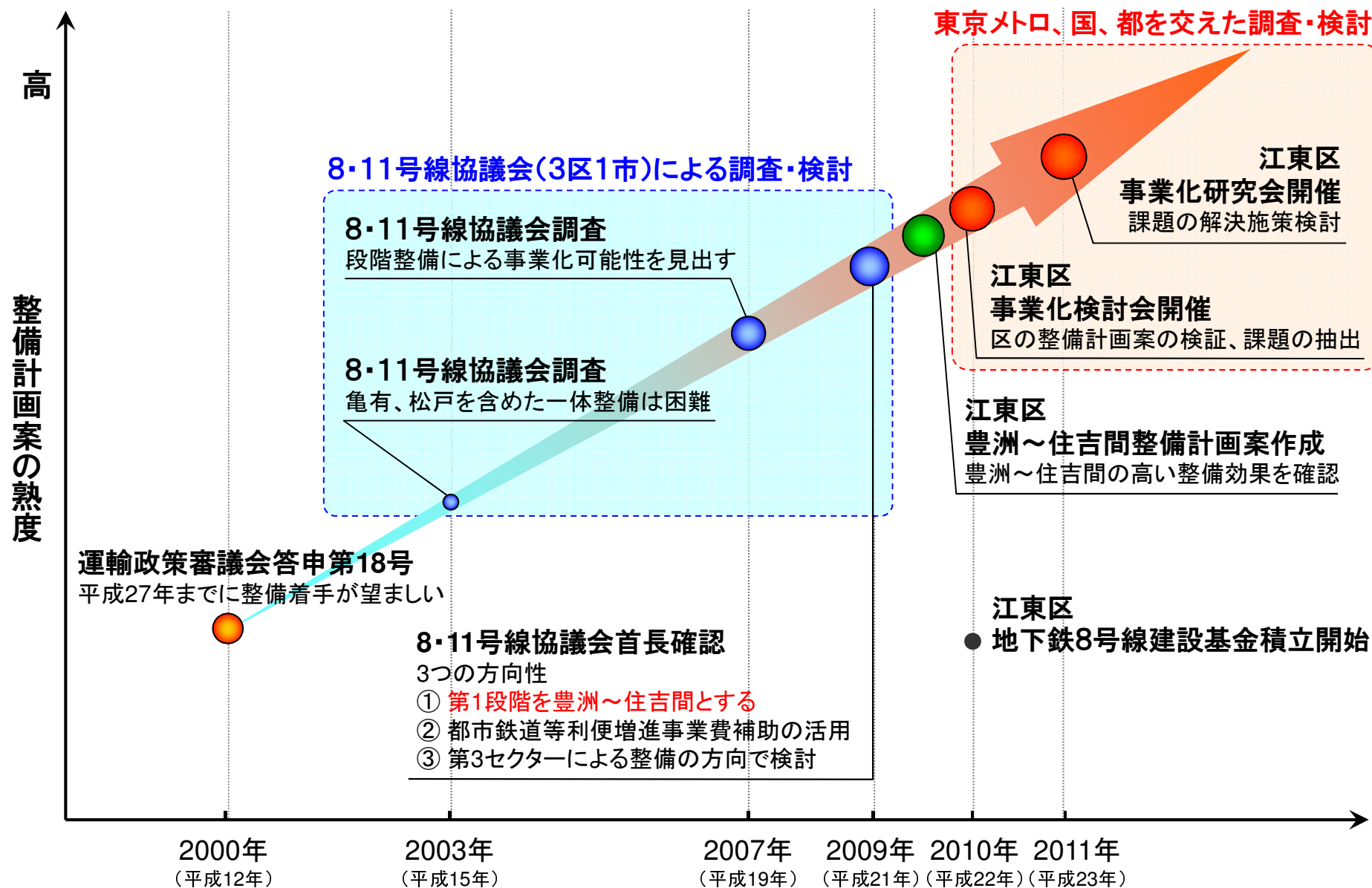
■ 8・11号線協議会による整備に向けた調査・研究を開始(2001～)

■ 営団民営化により東京メトロに(2004) 副都心線を最後に新線整備を行わない方針

■ 都市鉄道等利便増進法施行(2004) 上下分離を前提とする新たな鉄道整備補助スキーム

■ 8・11号線協議会首長確認(2009) 第1段階を豊洲～住吉とする、他2点を確認

近年の地下鉄8号線延伸に向けた検討状況



近年の地下鉄8号線延伸区間の変化 豊洲・有明・東雲



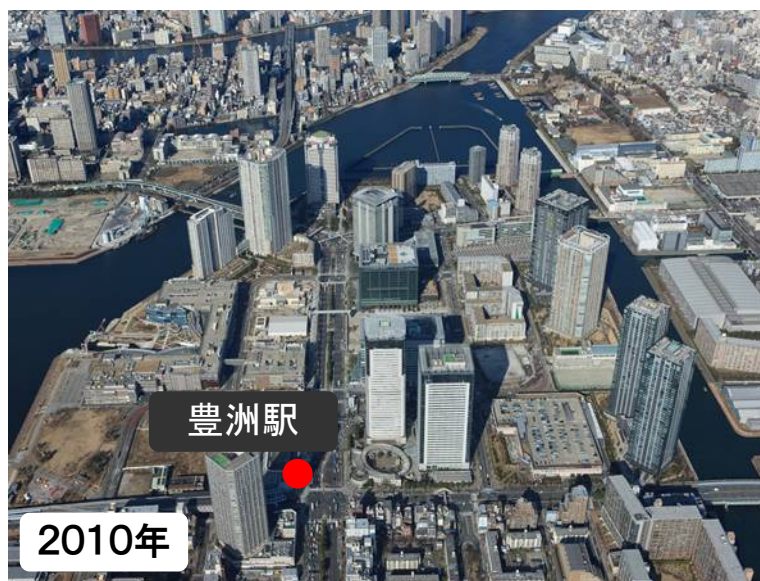
土地利用の変化

過去 工業系中心の土地利用がされていました。

現在 土地利用転換による大規模開発が進行中です。

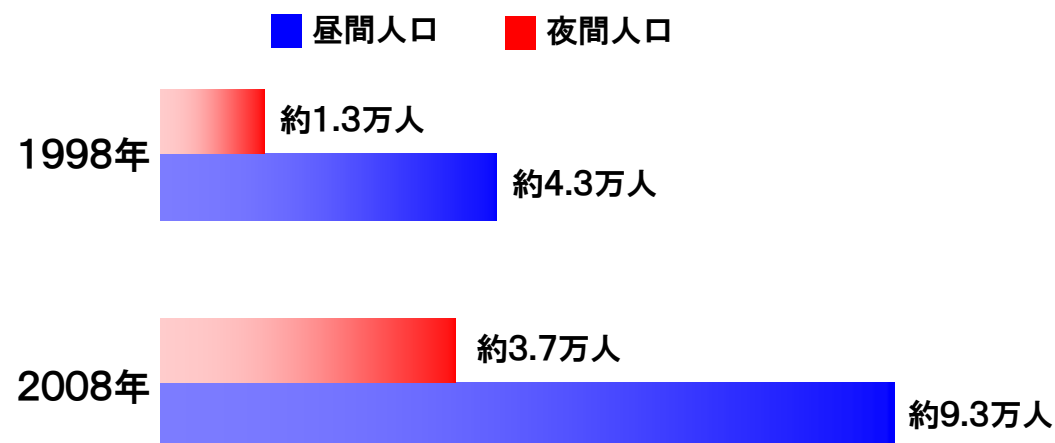
将来 開発が進行し、様々な施設が整備されます。

新市場、総合病院、シビックセンター等



人口の変化

マンション、オフィスビル、商業施設等の整備により、日中・夜間共に人口が大きく増えています。



※ 昼間の人口はパーソントリップ調査における「ゾーン別時刻別滞留人口」の平均的数値を、夜間人口は住民基本台帳の値を用いています。

近年の地下鉄8号線延伸区間の変化 東陽町



土地利用の変化

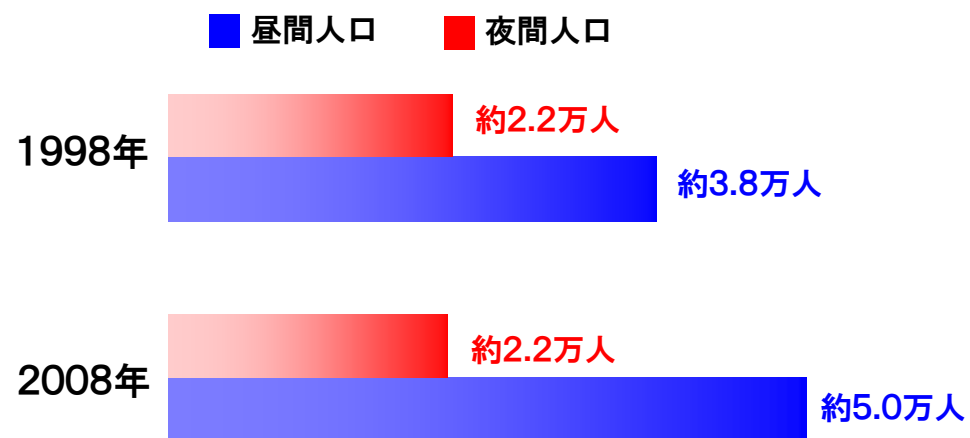
過去 商業・住宅は同程度の割合でした。

近況 企業の本社機能が集積しています。

土地利用転換により大規模オフィスの
建設が進んでいます（明治生命安田ビル）

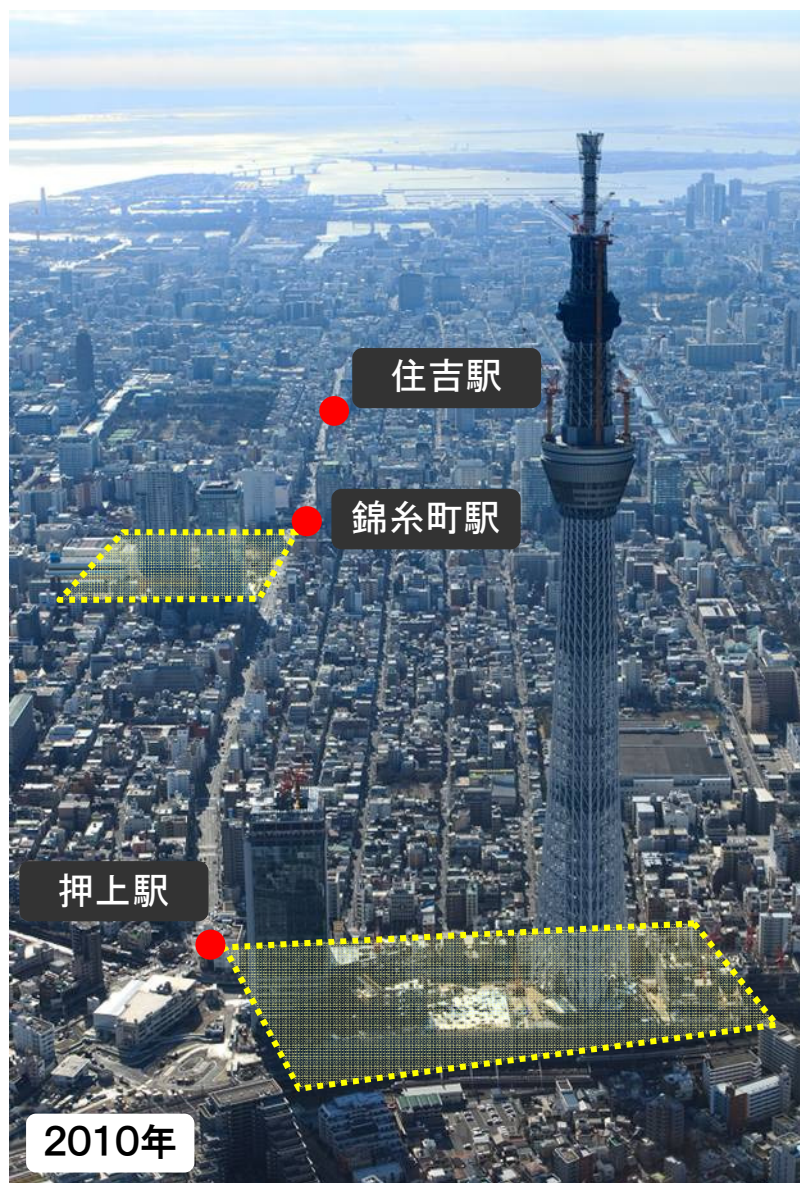
人口の変化

情報通信、金融・保険業等の事業所、
従業員数が増加し、昼間人口が大幅に伸びています。



※ 昼間の人口はパーソントリップ調査における「ゾーン別時刻別滞留人口」の平均的数値を、夜間人口は住民基本台帳の値を用いています。

近年の地下鉄8号線延伸区間の変化 住吉～押上



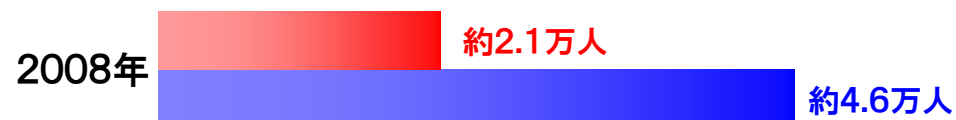
住吉駅周辺

住宅の土地利用面積が増加し、夜間人口が伸びています。

錦糸町駅周辺

- ・再開発によりマンション・商業複合施設が整備されました。
- ・昼間・夜間人口共に大きく伸びています

■ 昼間人口 ■ 夜間人口



押上駅周辺

- ・スカイツリー、商業施設の大規模開発が進行中です。
- ・来場者数は約3,000万人/年と見込まれています。

※ 昼間、夜間の人口はパーソントリップ調査における「ゾーン別時刻別滞留人口」の平均的数値を用いています。

整備により期待される効果

東京東部における南北移動が便利に

住吉から豊洲への移動時間変化

江東区内の南北移動が格段に便利になります。

現状



整備後

地下鉄8号線 約10分(乗換0回)

広域的な速達効果

- 東西線、京成線沿線など東京都東部、千葉県等から臨海副都心への通勤時間の短縮
- 観光回遊性の向上。（例）スカイツリー ⇄ 臨海副都心、TDL等

※ 整備前の所要時間はNAVITIMEにおけるAM9:00豊洲着とした場合の時間

※ 整備後の所要時間は江東区平成22年度調査概要から抜粋

整備により期待される効果

周辺路線の車内混雑緩和

緩和効果の例

	現状 (2009年)	将来(推計値) (2020年)		
		整備なし	整備有り	緩和効果
東京メトロ東西線 (木場→門前仲町間)	197%	203%	184%	19%
JR京葉線 (葛西臨海公園→新木場間)	185%	203%	193%	10%
都営新宿線 (住吉→菊川間)		168%	155%	13%

混雑率のイメージ

国の東京圏平均目標



広げて楽に新聞が読める

国の路線毎の目標



折りたたむなどすれば
新聞が読める



体が触合い圧迫感があるが、
週刊誌程度であればなんとか読める

整備により期待される効果

鉄道交通不便地域の解消



現状

延伸区間に鉄道不便地域が存在しています。

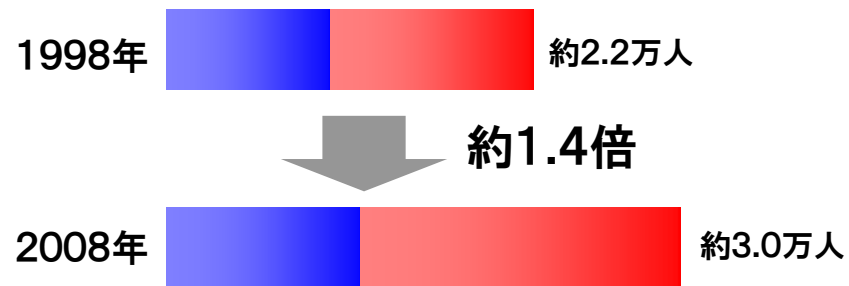
➡ 鉄道駅へのアクセスは、バス、自転車等に依存しています。

整備後

- ・ 鉄道駅までの移動時間が大幅に短縮されます。
- ・ 駅周辺の環境変化や拠点性の向上が期待できます。

土地利用と居住人口の変化

- ・ 工業地等が減少し、住宅地が増加しています。
- ・ 居住人口が増加傾向にあります。



※ 居住人口は住民基本台帳の値を用いています。

区調査における整備計画案概要

事業化検討のための整備計画案であり、整備は決定されたものではありません。

整備区間 豊洲～住吉間 約5.2km

輸送需要 約20万人/日

駅施設 豊洲―(新駅)―東陽町―(新駅)―住吉

整備効果 費用便益比 5.3 (30年)

運行形態 8～12本/時 住吉⇄都心方、又は住吉⇄豊洲

総建設費 約900～1,200億円 (施設条件等により変動)

事業手法 都市鉄道等利便増進事業*を想定

*上下分離を前提とする鉄道整備補助スキーム

※ 掲載内容は平成19～22年度江東区調査結果からの抜粋です。

施設の貸付

営業主体
列車の運行

整備主体
鉄道施設の
建設と保有

施設使用料の支払い

ロンドンの地下鉄



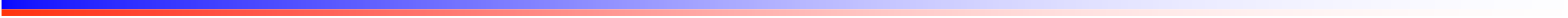
ニューヨークの地下鉄



東京23区の鉄道

地下鉄・私鉄・JRが相互乗り入れ
本格環状鉄道2本(山手線、大江戸線)
23区駅数が500超、時刻表あり、安全清潔





ご清聴ありがとうございました。