

地域公共交通計画（東京メトロ有楽町線の分岐線 （豊洲～住吉）の沿線地域）の概要

1 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京メトロ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ために、東京都と江東区が策定するものである。

2 計画区域



図1 計画区域（広域）



図2 計画区域（詳細）

3 基本方針

(1) 鉄道ネットワークの拡充

東京メトロ有楽町線の延伸により、江東区内の南北交通の整備による臨海地域へのアクセス利便性を向上させるとともに、鉄道空白地帯を解消し、鉄道ネットワークの拡充を図る。

(2) 鉄道ネットワークの強化

東京メトロ有楽町線の延伸により、東京メトロ東西線などの混雑緩和や鉄道ルート多重化によるリダンダンシー※を確保し、鉄道ネットワークの強化を図る。
※リダンダンシーとは、自然災害等により一部の区間が不通となった場合でも、多重化された経路により移動が確保されることである。

4 目標

(1) 鉄道ネットワークの拡充

東京メトロ豊洲駅から東京メトロ住吉駅へのアクセス利便性を向上するなど、鉄道ネットワークを拡充する。

【数値目標】 アクセス時間短縮

東京メトロ有楽町線の延伸整備後の東京メトロ豊洲駅から東京メトロ住吉駅へのアクセス時間短縮として、下表の目標時間を設定する。

表1 東京メトロ有楽町線の延伸整備完了後のアクセス目標時間

区間	開業前	開業後	時間短縮目標
豊洲ー住吉	約20分	約9分	約11分

(2) 鉄道ネットワークの強化

東京メトロ東西線などの混雑緩和、鉄道ルート多重化によるリダンダンシーの確保、沿線地域の利便性向上等、鉄道ネットワークを強化する。

【数値目標】 混雑率緩和

周辺路線における最混雑区間である東京メトロ東西線（木場→門前仲町）のピーク時1時間平均混雑率について、下表の目標とする。

表2 東京メトロ有楽町線の延伸整備完了後の混雑率目標

路線名	主要区間	目標	(参考) 2019年度実績
東京メトロ東西線	木場→門前仲町	▲19ポイント	199%

5 計画の達成状況の評価方法

東京メトロ有楽町線の延伸の開業後に数値目標の達成状況を確認する。

6 計画期間

2022年度から2030年代半ばを計画期間とする。

7 目標を達成するための取組

目標を達成するための取組として、東京メトロ有楽町線の延伸及び豊洲駅改良を実施する。(別紙参照)

8 整備による効果

(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3 鉄道空白地帯の解消

(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。

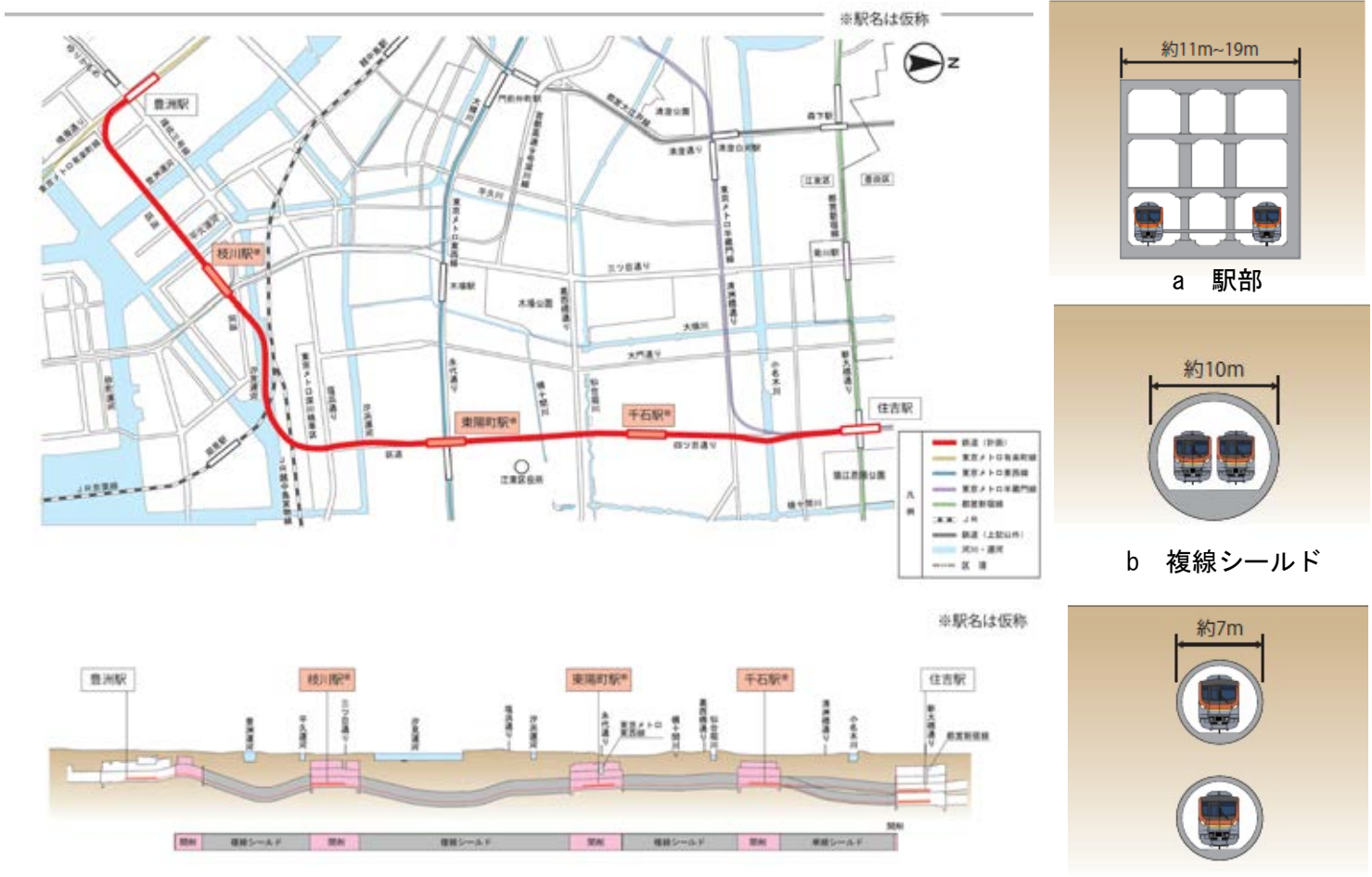
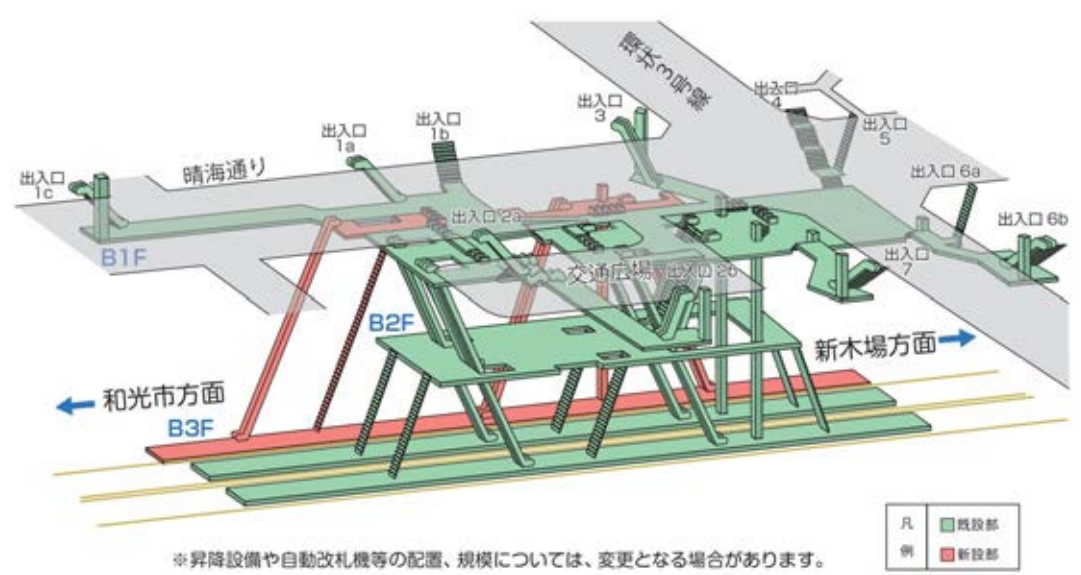


図1 東京メトロ有楽町線の延伸平面図・縦断図・横断図



※昇降設備や自動改札機等の配置、規模については、変更となる場合があります。

図2 豊洲駅改良概要図