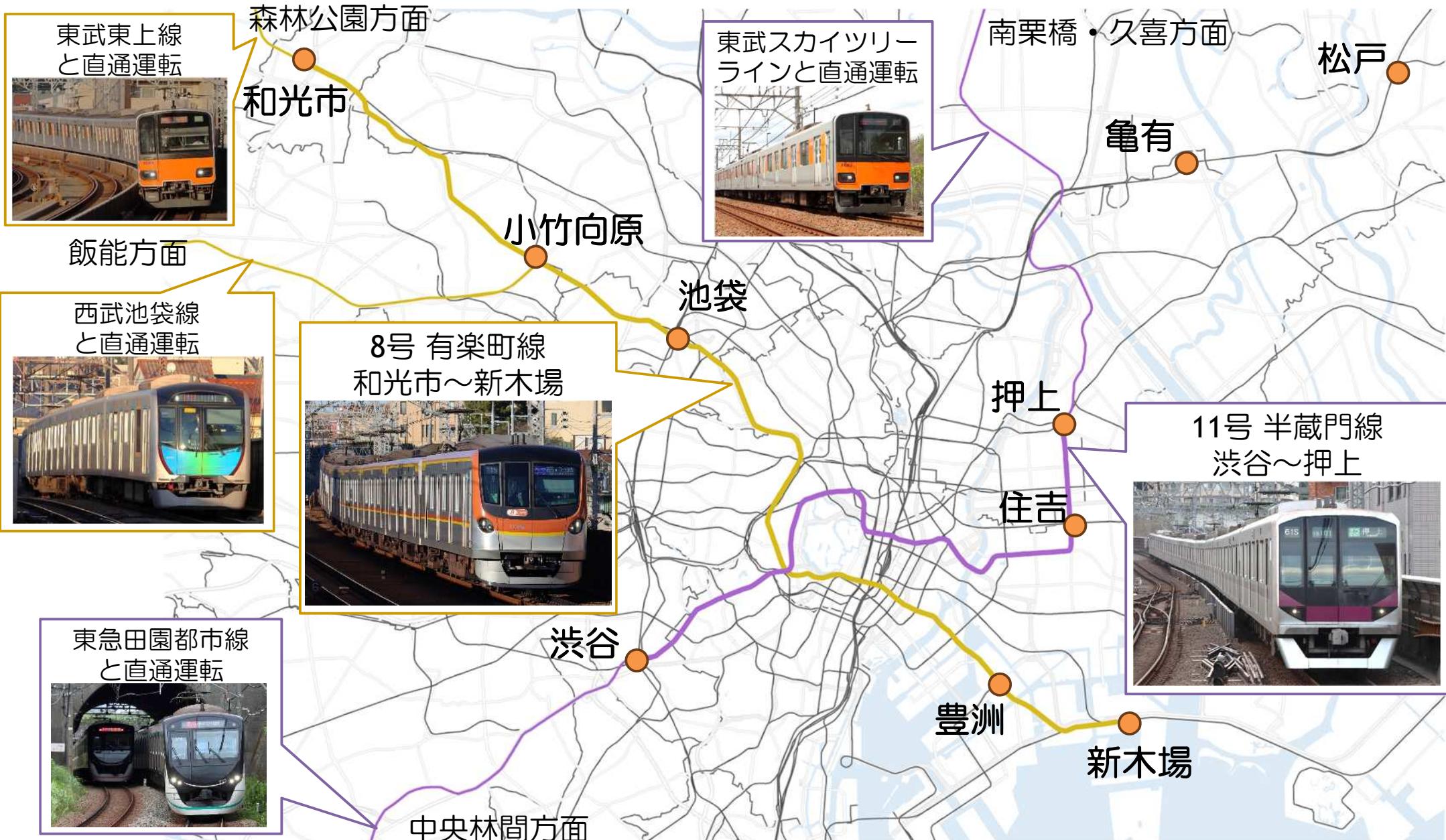


# 協議会のこれまでのあゆみ

# 1. 現在の8号線（有楽町線）・11号線（半蔵門線）の路線概要

- 8号線・11号線ともに他路線と相互直通運転を実施、広域的な鉄道ネットワークを形成



# 1. 現在の8号線（有楽町線）、11号線（半蔵門線）の路線概要

- ・ 豊洲～住吉間の延伸が決定し、工事着手がなされている
- ・ 押上以北（野田市・松戸方面）への延伸プロジェクトがある。



## 2. 地下鉄8号線、11号線の延伸プロジェクトの概要および答申での位置づけ

- 現在、下記区間のプロジェクトが交通政策審議会答申に位置付けられている。
- 8号線（有楽町線）：豊洲～住吉、押上～四ツ木～亀有～野田市  
 11号線（半蔵門線）：押上～四ツ木～松戸



### 交通政策審議会※198号答申での位置づけ

区間	路線の位置づけ・整備目的
豊洲～住吉	国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>京葉線及び東西線の混雑の緩和。</li> </ul>
押上～野田市	地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト <ul style="list-style-type: none"> <li>都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。</li> </ul>
押上～松戸	地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト <ul style="list-style-type: none"> <li>都区部北東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。</li> </ul>

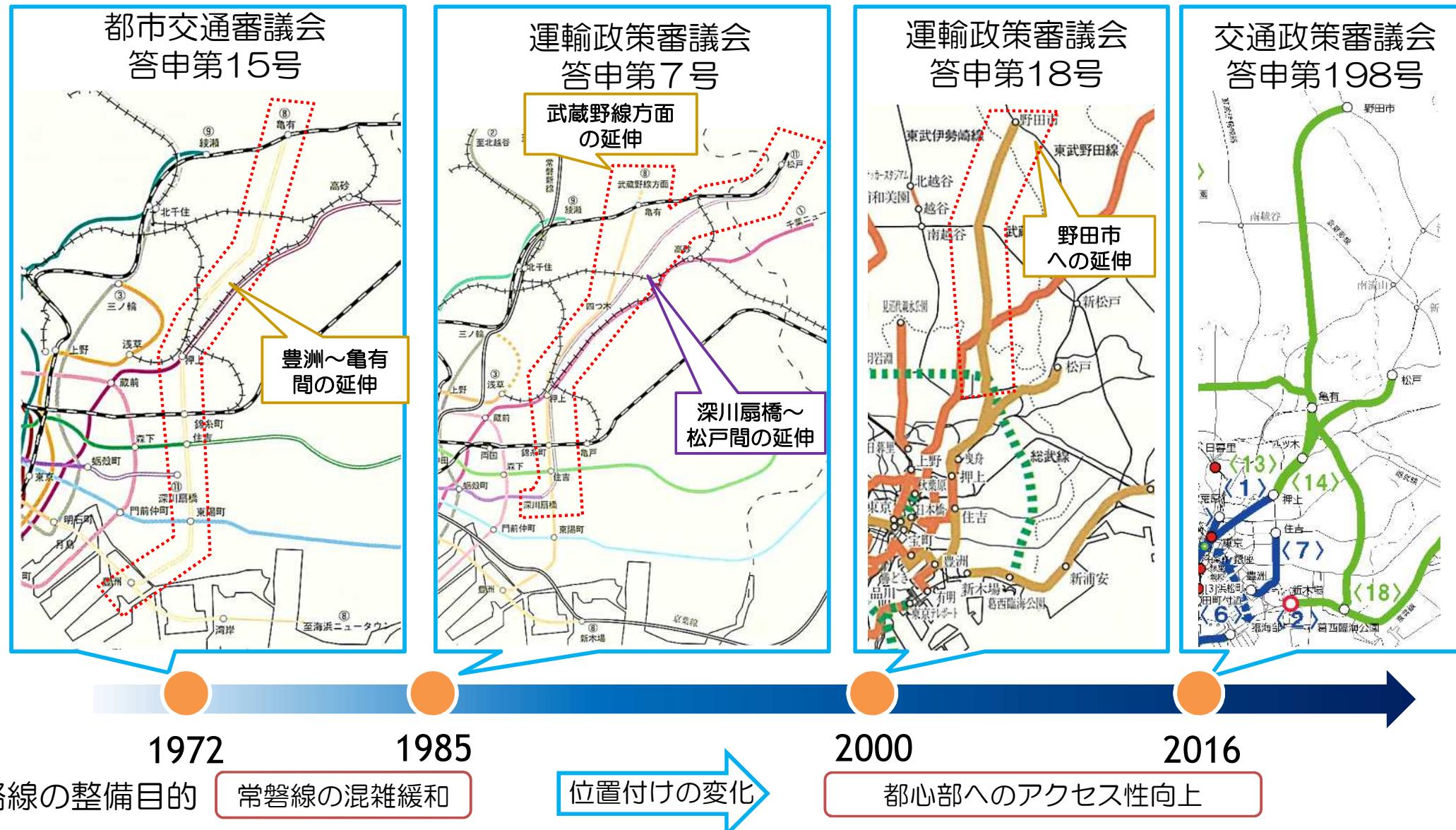
※交通政策審議会とは・・・

国土交通大臣の諮問機関として、都市高速鉄道の政策および計画を策定。

→鉄道網は基本的に審議会の答申に基づいて整備。

### 3. 路線計画の経緯と答申の歴史

- 1972年以降計4回の答申がなされ、構想区間も徐々に拡大
- 整備目的は「常磐線の混雑緩和」から「都心部へのアクセス性向上」に位置づけが変化



## 4. 協議会の概要と立ち上げの経緯

- 運政審答申第7号を受け、昭和61(1986)年に「地下鉄8・11号線促進連絡協議会」を設置
- 本協議会では**豊洲～住吉間**、**押上～亀有間**・**押上～松戸間**を対象に、早期実現に向けた要請活動、促進についての啓発活動等を実施



### ※協議会の会員構成

一般会員：江東区、墨田区、葛飾区、松戸市

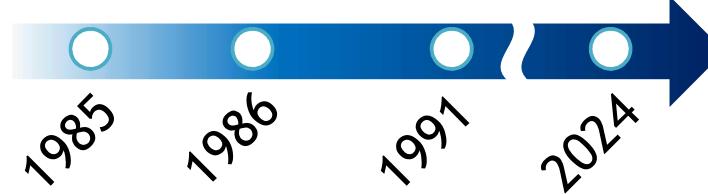
特別会員：東京都、千葉県

運輸政策審議会答申第7号

地下鉄8・11号線  
促進連絡協議会を設置

東京都、千葉県が  
協議会に加入

第39回協議会を開催



## 7. 地下鉄8号線・11号線の今後の延伸に影響を与えるイベント

- 地下鉄8号線・11号線の今後の延伸に影響を与えると考えられる主な出来事や社会情勢について整理

①8号線（有楽町線）、  
11号線（半蔵門線）の延伸

②沿線自治体（江東区・墨田区・  
葛飾区・松戸市）の人口増加

③臨海部を中心とした大規模再  
開発



## 7. 地下鉄8号線・11号線の今後の延伸に影響を与えるイベント

### ①8号線（有楽町線）11号線（半蔵門線）の延伸

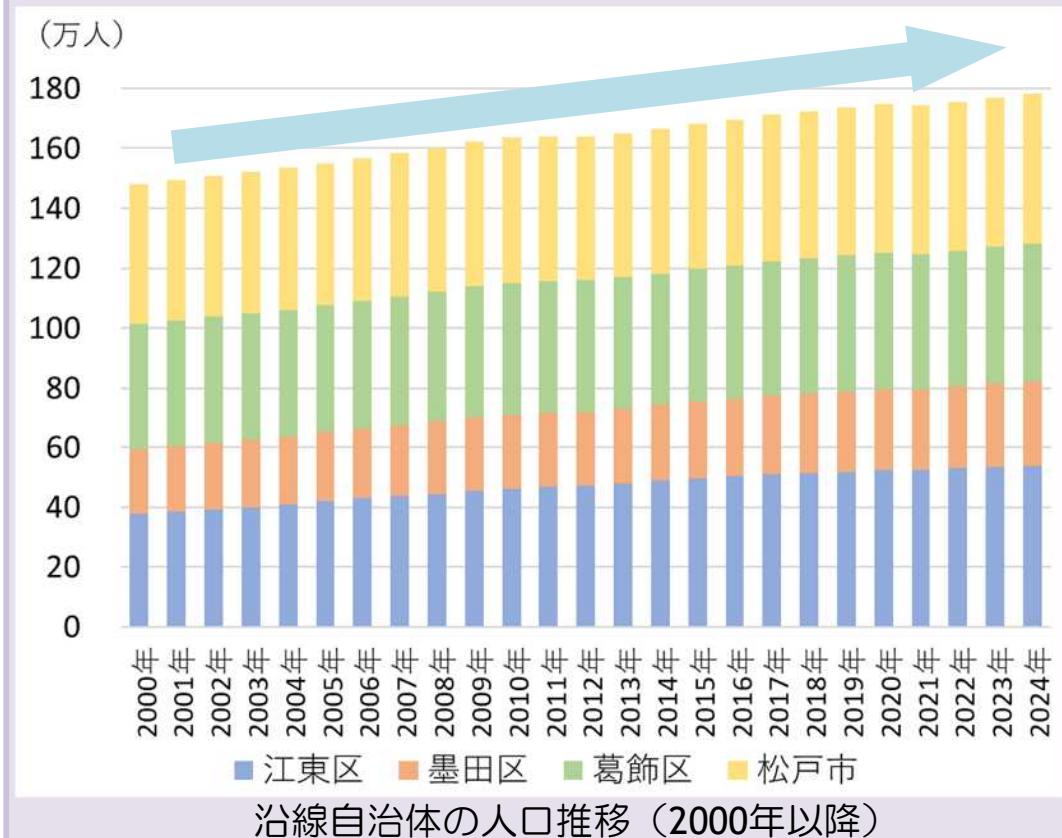
有楽町線 1988年 新木場延伸  
2030年代半ば 豊洲～住吉延伸予定  
半蔵門線 1989年 三越前延伸  
1990年 水天宮前延伸  
2003年 押上延伸  
東武線と相互直通運転開始



### ②沿線自治体の人口増加

2000年以降の沿線自治体（江東区、墨田区、葛飾区、松戸市）の人口は増加傾向

4区市全体で2000年の約150万人から約20%増加し、現在約180万人に。



## 7. 地下鉄8号線・11号線の今後の延伸に影響を与えるイベント

### ③臨海部を中心とした大規模再開発

沿線では臨海部を中心に大規模再開発が進展

⇒ 昼間人口・夜間人口ともに大幅増加

2006年 ららぽーと豊洲オープン

2012年 ダイバーシティ東京オープン

2018年 豊洲市場開場

2021年 東京オリンピック開催

また、臨海部以外の沿線にも大型商業施設が開業

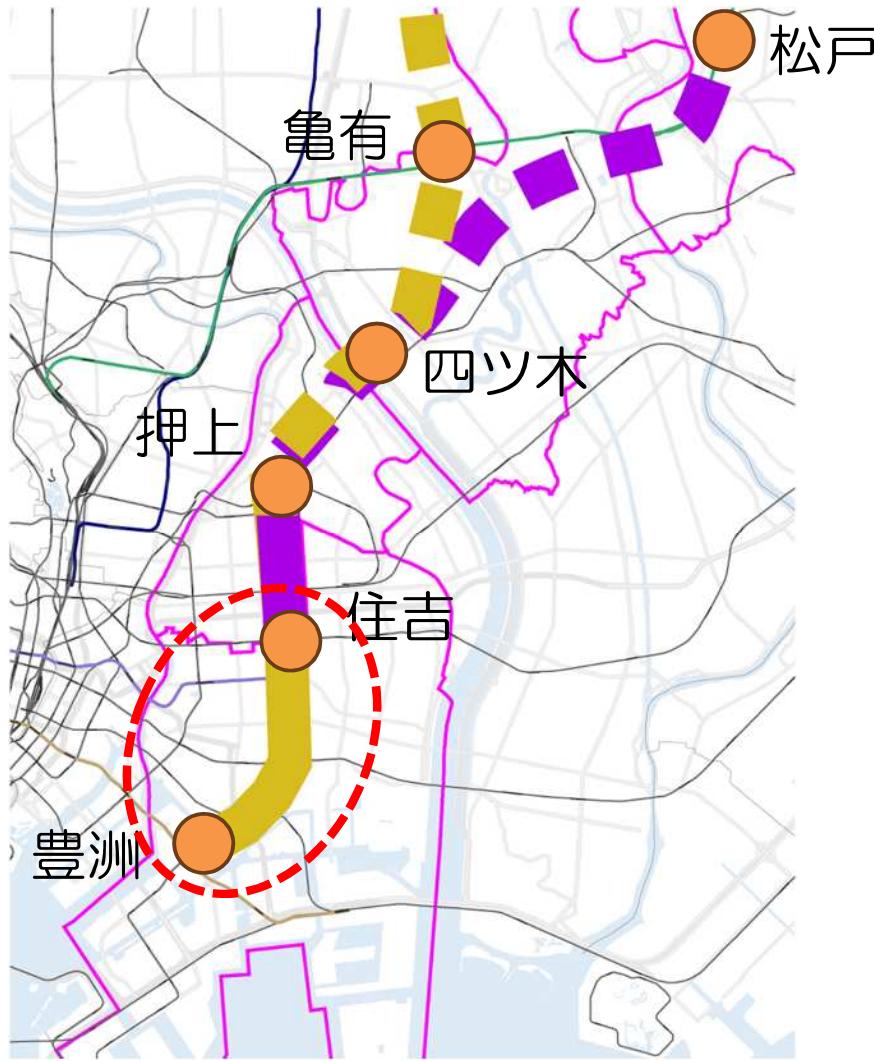
2008年 越谷レイクタウンまちびらき

2012年 東京スカイツリー開業



## 8. 地下鉄8号線（豊洲～住吉間）の進捗状況

- 令和6年11月に、豊洲～住吉間が工事着手しました。



着実な整備に向けて協議会として協力していきます

## 整備計画概要・整備効果

- 地下鉄8号線の延伸により、有楽町線豊洲駅、東西線東陽町駅、半蔵門線住吉駅が結ばれ、区内外へのアクセス利便性が向上します。



※ 上記内数値等は、東京メトロの報道発表資料(令和4年3月28日)等に基づくものです  
※1 鉄道空白地帯とは、本書においては最寄り駅まで徒歩10分(半径300m)以上の地域のことです

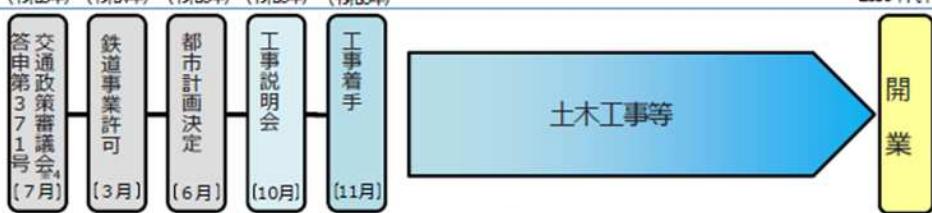
\*1 本書においては、運賃が歩道幅員によって歩道10分(半径300m)以上の地域のこと。  
\*2 本路線の終点である西東京市内に於ける運賃。

\*2 例えは、東京ストリート四線に輸送障害が発生した場合、本路線の整備により、東陽町駅から豊洲駅や住吉駅を経由して、都心部や千葉方面へ向かうことが可能となります

\*3 東京メトロと東武鉄道が、有楽町線延伸区間の開業に伴い、光線と相互直通運転することに基本合意しました。

## 開業までの主な流れ

2021年 (令和3年) 2022年 (令和4年) 2024年 (令和6年) 2024年 (令和6年) 2024年 (令和6年)



※4 地下鉄8号線の延伸が、早期の事業化を図るべき路線と答申されました

## 8.各区市沿線まちづくり等の取組内容

江東区



(仮称) 千石駅周辺地区  
まちづくり提案書



(仮称) 枝川駅周辺地区  
まちづくり方針

墨田区



東武伊勢崎線の高架化  
(踏切の除却)



地域が考える錦糸町の  
将来イメージ

松戸市



松戸駅西口広場の整備事業



松戸駅改良事業

葛飾区



こち亀記念館 開業  
(亀有駅周辺)

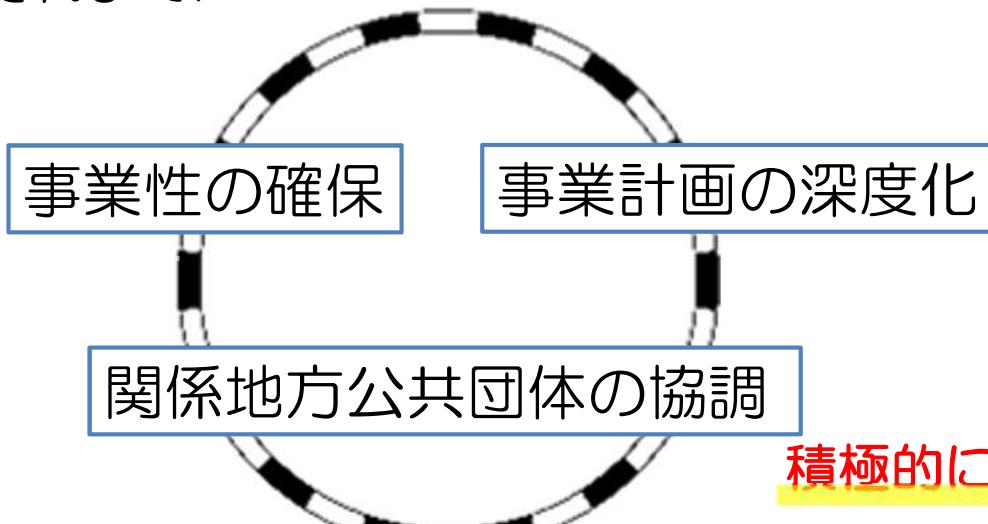


新宿六丁目地区 (金町駅周辺)

新たな需要の創出に繋がる沿線まちづくりの取組等を進め、盛り上げていきます

 次期答申は**2030年頃**を想定

それまでに・・・



**積極的に進めます！**

※建設資材、労務単価の高騰などの課題も注視



第一段階（豊洲～住吉間）に続き、第二段階（押上～亀有間、押上～松戸間）においても、事業主体を含めた事業計画の検討を積極的に進め、早期の事業化を目指します！