

～ のばそう！有楽町線 つくろう！新駅 ～

OUR EARNEST WISH

有楽町線延伸・新駅建設について

枝川二・三丁目町会有楽町線延伸枝川地区新駅建設誘致活動委員会

委員長 山本洲也

1 日経新聞記事について

ご覧になった方もいらっしゃるかと存じますが、平成 23 年 7 月 1 日の日経新聞に有楽町線延伸・新駅建設に関する記事(タイトル:東京・江東区、有楽町線延伸「上下分離方式」で計画案、三セクが整備し運営はメトロ)が掲載されました。計画案は以下を目標、想定していると報道しています。

- ① 国、地方自治体、第三セクターが建設費用の 1/3 ずつを負担する都市鉄道等利便増進法を適用
- ② 延伸部分建設は江東区などで構成する第三セクターが行い、開業後の運営はメトロが行う「上下分離方式」で経営
- ③ 4 年後までに、有楽町線を豊洲駅から住吉駅に延伸する建設に着工し、豊洲駅と東陽町駅の間、東陽町駅と住吉駅の間に新駅を建設
- ④ 建設費は 900 億円から 1,100 億円で、第三セクターはメトロから年間 20～30 億円の施設使用料を受け開業後 30 年以内に費用を償還

2 事業化検討会報告書の入手と江東区担当者との面談

町会としては、有楽町線延伸・新駅建設は皆様の 30 年来の悲願であることから、何よりも正確な情報把握が第一と判断し、情報公開制度を利用して、事業化検討会報告書(日経は計画案と報道。報告書概要は江東区 HP でも閲覧可能。)の開示請求を行い、一部開示決定を受け、同報告書を入手し、平成 23 年 9 月 8 日に江東区土木部交通対策課にて担当者との面談を行いました。

3 事業化検討会報告書について

事業化検討会報告書は、平成 21・22 年度に作成され、各々 70 ページ超の詳細な内容となって

おりますが、路線ルート、駅位置などの部分は事業化のため検討した未確定情報のため、非開示(黒塗り)となっております。

一部開示の限られた情報ではありますが、皆様の関心が高い豊洲駅と東陽町駅間の新駅設置場所に関してお伝えいたします。

まず 21 年度版では以下の 4 ルートを想定し、主に周辺人口と乗降客の観点から B ルートが望ましいとしています。

- Aルート: 汐枝橋南、三ツ目通り交差点付近(注: 黒塗りされているため開示文書から町会が推察した場所)
- Bルート: 汐見運河(枝川 3 丁目と塩浜 2 丁目の運河内)
- Cルート: 汐見運河を横断する位置
- Dルート: 京葉線潮見駅に結節

しかしながら、22 年度版において、B ルートは運河を堰き止めたうえでの駅建設となり、運河管理者との調整が困難と考え、シールドマシンの発進立坑と駅勢圏の広域化を目的に、運河下の駅をずらす C ルートを検討しましたが、収支予測において総事業費の圧縮が必要になったため、最終的には昭和 58 年の営団時代の免許申請時の A ルートを選択しています。

4 江東区土木部交通対策課(9 月 8 日)との面談内容について

町会会長、副会長、理事の 3 名が、交通対策課の課長、担当者と面談した概要は以下のとおりです。(◇→町会 ○→江東区)

◇日経新聞の記事が掲載されてから、町会としても江東区と連動の上、誘致活動を開始すべきと考えておりますが、まずはどの場所に新駅を計画されているのか、正確な情報把握が第一と考え、情報公開制度によって、2 年度分(平成 21 年度江東区地下鉄 8 号線事業化検討委員会・平成 22 年度東京 8 号線(豊洲～住吉間)事業化検討会)の調査報告書の開示請求をさせていただいた。現時点においては A ルートが理想的ということですか？

○そうです。ただし、あくまでも決定レベルではなく、想定レベルということ。今後、変わることもあります。新駅建設場所は、(計画認可、都市計画決定を経て決まるため)江東区のみが決められるのではなく、東京都、国のレベルで決めていくものです。

◇メトロが営団から株式会社になってからの影響は？

○メトロは営団時代に(豊洲～亀有間の)免許申請を行いました。メトロになってから副都心線

建設を最後に自らは新線を建設しないことを決めました。江東区を含め沿線自治体は、営団時代は営団への早期建設要望運動をしていればよかったのですが、メロ口になってからは運動の矛先がなくなり、運動も沈静化してしまいました。では、どうすれば作れるのか、この事業が成り立つかどうかを検討するのが地下鉄8号線事業化検討委員会、東京8号線(豊洲～住吉間)事業化検討会であります。ただご理解いただきたいのは、事業費の関係でどうしても新駅を建設できない場合も有り得るということです。

◇江東区としては、いつまでに着工したいと考えていますか？

○国の答申に沿って、遅くとも平成27年度までにはと考えていますが、国の予算が震災復興に充てられる中、利便性を上げることが目的の鉄道建設にどれだけの予算が充てられるのか懸念されます。江東区は議会の承認を得て、建設費に充てることを目的に「地下鉄8号線建設基金」を設け平成、22年度、23年度にそれぞれ5億円積み立てています。

◇着工までにどのような手順を踏み、どのような問題が考えられますか？

○第一にメロ口の承認。具体的にはメロ口は開通から30年間、運賃収入から経費の増分を差引いた額を施設使用料として第三セクターに払うことになるのですが、それだけの運賃収入が確保される見込みがあるのかわからないのか、それをメロ口が承認するということ。第二に第三セクターの出資内容などの中身の決定、第三に補助金額の決定、第四に都市鉄道等利便増進法に基づく第三セクターとメロ口からの国への申請と認可、第五に東京都による都市計画決定となります。第三セクター方式はメロ口のリスクを解消させる計画であり、メロ口にとっては、第三セクターに建設してもらって、路線ネットワークが完成させられるメリットがあります。

◇今後の検討継続の結果、Aルート以外に変更されることはありますか？

○絶対にないとは言えません。

◇現状におけるの落ち着きどころとしてはAルートということでもいいのですか？

○そうです。

◇江東区としての路線建設運動の計画はありますか？

○今年度中にシンポジウムを計画しています。枝川二・三丁目町会さんは上田会長の頃から運動に力を入れ、新駅建設を期待していることはよく理解していますが、着工までにはまだまだ問題があります。

◇町会は江東区交通対策課さんの応援団になりたいと考えています。有楽町線は延伸されるかもしれないし、されないかもしれません。新駅も建設されるかもしれないし、されないかもしれません。ただ、建設されなかった場合、その理由を「地元の要望がなかったから。」ということだけは誰にも言わせたくありません。ですから町会としてできる運動はやらせていただき、肅々と結果を待ちたいし、その運動は常に江東区を、交通対策課さんを応援するポジションであり続けたいと考えています。

○趣旨は理解しますが、Aルートはあくまで現時点の想定段階の有カルートであることを十分ご認識ください。町会さんにはっきりとお伝えできず申し訳ないのですが、江東区としては新駅を建設したいと重々思っていますが、事業採算性が最大のネックになっているため、建設されない結果になるかもしれませんが、豊洲と住吉を地下鉄で繋げることは「江東区の悲願」であります。

◇運動のスローガンは「のぼそう有楽町線！」「つくろう新駅！」といった内容にしたいと考えています。「江東区の悲願」とお話しされましたが、地域住民、町会もまったく同じ思いであります。今後も地域住民の思いを感じとっていただき、建設着工に向けて頑張っていただければと思っております。今日はありがとうございました。

5 町会としての取り組み

前述のとおり、Aルートによる新駅建設は、あくまで想定段階での有カルートとの位置づけであること、建設決定は、メトロ、東京都、国が行うことなどから、皆様の願いをストレートにぶつける対象が存在しない状態であります。

ただし、「有楽町線延伸・新駅建設」は皆様にとっての30年来の悲願であります。このため、町会は新駅に期待される皆様の受け皿となるべく、江東区土木部交通対策課の意向を十分に踏まえ、緊密な連絡を取り合いながら、悲願達成に向けての誘致活動を開始いたします。

具体的には、町会理事会内に会長を委員長とする誘致活動委員会を設置し、皆様、近隣町会への本報告をはじめとする情報提供、江東区との情報交換、江東区が年度内に計画しているシンポジウムへのお誘い、幟旗の掲揚や缶バッチの配布などを計画しています。

何れにしましても、1～2年後までには事業化に向けた方向性が打ち出されることが予想されるため、皆様におかれましても、誘致活動へのご参加、ご協力をいただきますようお願い申し上げます。

以上