

有楽町線延伸（豊洲～住吉）計画の概要

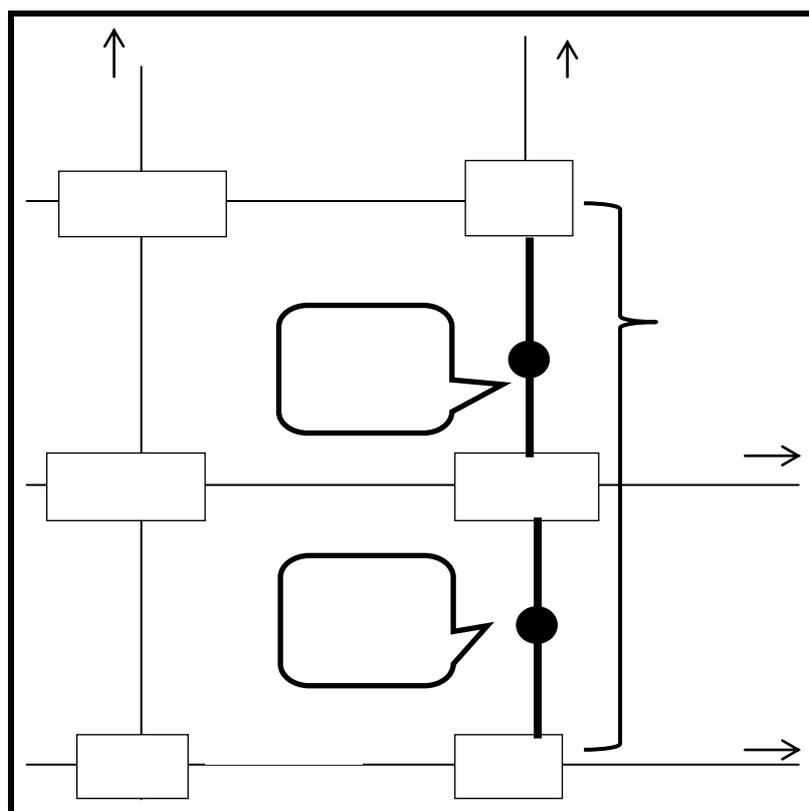
ブルーアロー

1. 有楽町線延伸計画とは？

有楽町線延伸計画とは、有楽町線の豊洲駅から分岐して半蔵門線の住吉駅までを分岐線で結ぶ計画のことです。総延長は約 5.2 キロで、途中で交差する東西線の東陽町駅と接続する駅を設けるほか、豊洲駅と東陽町駅、東陽町駅と住吉駅の間それぞれにも新駅を設ける予定です（下に略図）。住吉駅からは、半蔵門線に乗り入れて押上、さらには四ツ木、亀有、松戸、野田市へと延伸するほか、利根川を渡って茨城県南部の坂東市までを結ぶ構想もあります。

計画されてはいるものの未だ着工には至っていないため、いわゆる「未成線」の一つです。東京メトロ側は「副都心線以降は新路線を作らない」としていますが、沿線自治体からの要望は熱く、江東区、墨田区、葛飾区、松戸市は昭和 61 年 12 月に三市一区から成る「地下鉄 8・11 号線促進連絡協議会」というものを立ち上げて、実現に向けて動き出しています。

豊洲、住吉の両駅には、建設当初から延伸計画が実現された場合を考慮して、分岐線用のホームや路盤があります。



2. 延伸計画の歴史とこれから

では、延伸計画はいつごろから始まり、今現在はどのくらいまで進展しているのでしょうか？まずはその歴史から振り返ってみたいと思います。

時は1972年にまで遡ります。同年に策定された都市交通審議会答申第15号において有楽町線の亀有分岐が盛り込まれ、それを受けた営団地下鉄は、1982年に分岐線の免許を申請しました。（現在は保留状態）

そして、1985年の運輸政策審議会答申第7号では、豊洲～亀有間を2000年までに整備すべき区間とし、亀有から武蔵野方面は今後検討すべき区間とされました。このうち住吉～押上間は、2003年に半蔵門線の延伸部分として開業されています。

また、2000年に出された運輸政策審議会答申18号では、豊洲～住吉間と押上～四ツ木～亀有～野田市間が2015年までに着工することが望ましい路線（A2）とされました。

それからはあまり大きな動きはなかったのですが、今年の7月に入って新たな動きが出たようです。日経新聞によると、江東区が、整備は江東区などで構成する第三セクターが担い、運営は東京メトロが担当する「上下分離方式」での分岐線経営を想定した事業計画案をまとめたとのこと。区が計画をまとめたのは、今後のマンション開発などで延伸区間に住む人口は29年までに現在の16万人から29万人に増加する見通しがあるからで、大江戸線が開通しているものの未だバスが中心の南北間輸送では難が生じてしまいます。同区間は1日あたり18万～22万人が利用すると見込まれているそうです。さらに区の試算によれば、分岐線開通により混雑率が200%（私鉄の中でのワースト1位）という東西線の混雑率を182%ほどまで軽減できるとなっています。同様に、松戸まで延伸された場合は常磐線の混雑緩和も図られる予定です。



（追加）押上駅は延伸に備えてなのか、ホーム全体が右にカーブしていた。将来の延伸用に線路も準備されていた。

3. 豊洲、住吉両駅に見られる延伸対策

(1) 豊洲駅

島式ホーム2面4線構造ですが、中央2線は分岐線用とされているために線路は敷かれていません。そのためホーム内側には柵が設置されていましたが、豊洲駅利用客増加に伴う駅改良工事のため現在は柵が撤去されて、ホーム同士を仮設の渡り橋でつないでいます。この工事は2012年3月まで続くようで、工事終了後はこの渡り橋はきれいにはがされて元の路盤は再び元に戻るのでしょうか？しかし完全に塞いでいるわけではないので、東京メトロ側も延伸に対しては決して消極的ではないようです。

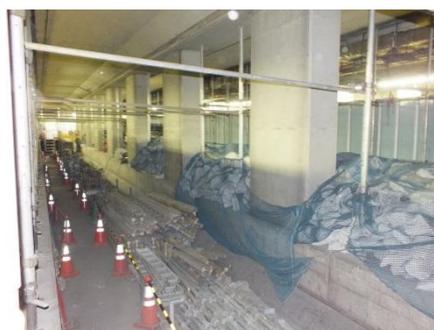


先ほど渡り橋で路盤は覆われてしまったと述べましたが、ホームの先端に行くとこのように路盤とトンネルが丸見えです。架線やレールこそは敷かれていませんが、いつ列車が来てもおかしくないような雰囲気でした。



また豊洲駅には月島方面に車両の留置が可能な引き上げ線が1線あるのですが、今後は2線に増強するとのことです。

ちなみに、渡り橋が敷かれているのはホーム中央部分のみで、ホーム先端には敷かれていません。右の写真はその部分を撮影したものです。たくさんの資材が置かれています。

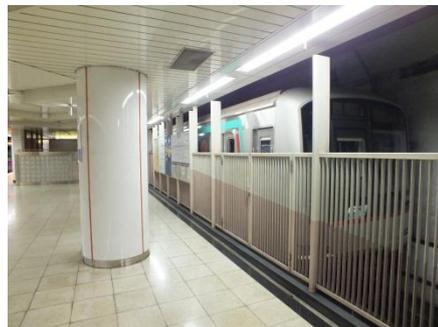


(2) 住吉駅

二層構造の地下駅で、地下三階が1番線、地下4階が2番線という、方面別に独立した島式ホーム1面2線構造となっています。

1面2線とはいうものの片側は将来の分岐線用ホームであるため、フェンスが設けられています。なお豊洲駅とは違って線路は敷かれているため、昼間は車両の留置線として使用されています。

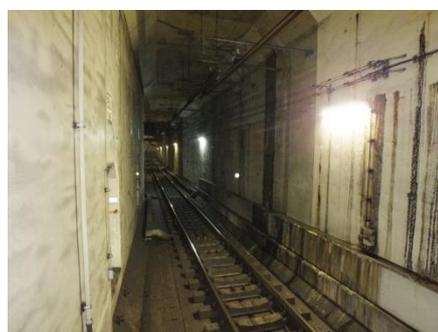
(写真は留置線にとまる東急5000系)



留置線の豊洲方面の写真です。現在はブロック塀で塞がれていますが、この奥で本線と合流できるものと思われます。工事が始まったらこの壁を壊すのでしょうか。上下のホームとも豊洲方面はこのような作りでした。



留置線の押上方面の写真です。こちらは本線と合流できるようになっているため、塞がれていません。留置線に向かって本線側がカーブを描いて合流する形になっています。



4. 終わりに

そもそもこの有楽町線延伸計画を知り、そして未成線に興味を持ったきっかけは、これらの設備に目が付き、「どうしてこのような構造になっているのだろう？」と疑問に思ったからでした。それが私の未成線探究心へと結びついたのでした。

何よりも未成線探究の楽しさは、「想像すること」だと私は思います。実際使われるはずだったであろう設備や用地などを見ると、列車が走っている様子が目に浮かんできます。また、膨大な時間とお金を費やしたはずなのにそれらが活かされていない状況を見ると、なぜかむなしさを感じたりもするのです。今回のレポートを通じて、その魅力に気付いていただけたら幸いです。

さて、このような計画があること、また、実現に向けた動きや設備が存在することを知っていただけたでしょうか。この計画が実現したら、きっと私たちの生活はますます便利になるでしょう。しかし、実現するにはまだまだ様々な問題があり、それらを解決するには時間がかかると思われます。今後もこの計画の進展を期待したいです。

最後になりましたが、お読みいただきましてありがとうございました。筆者の知識不足により一部内容に勘違いなどがあるかもしれませんが、ご了承ください。

5. 参考文献

- ・ 全国未完成鉄道路線
著者 川島令三 講談社から出版
- ・ 日経新聞朝刊 7月1日付
- ・ 松戸市ホームページ「東京11号線（地下鉄半蔵門線）の松戸延伸について」
<http://www.city.matsudo.chiba.jp/index/kurashi/seikatsukankyou/douro/tetudou/11gou/ensin.html>
- ・ 野田市ホームページ「東京直結鉄道について」
<http://www.city.noda.chiba.jp/qa/qa-006.html>
- ・ 未来鉄道データベース「東京地下鉄 8号線<有楽町線>」
<http://www.mifuru.to/frdb/data/kt126t.htm>