

次の「あたりまえ」と「ワクワク」を
「東京メトロが目指す未来に向けて」

REPORT.2

有楽町線と南北線 2路線の延伸がつなぐ 新たな未来

有楽町線と南北線―東京メトロの二つの路線が今、新たな未来に向けて静かに動き出している。臨海部、都心部、国際拠点の玄関口といった重要エリアをつなぐ延伸計画は、単なる輸送力の増強ではなく、地域とまちづくりを結びつける「都市の再設計」そのものだ。東京メトロは、この大規模プロジェクトにどう向き合い、どんな価値を未来に届けようとしているのか。

取材・文●清水友樹・みんなつ編集室／撮影●加藤有紀／写真画像提供●東京地下鉄株式会社（東京メトロ）

■「新線・未来コンセプト 203X」3つのアプローチ

アプローチ1

新しい 移動体験

データとテクノロジーを活用し、
一人ひとりに合わせた
新しい快適な移動体験を提供する

アプローチ2

えき・まち 一体の 地域・社会

沿線地域・行政・開発パートナー
との共創から、
沿線での暮らしや
ビジネスの活力を生み出す

アプローチ3

サステナブルな 未来

災害激甚化や社会インフラ
老朽化、人口減少・少子高齢化等
社会問題を踏まえ、
環境・多様性・持続可能性を
配慮した安全・安心な鉄道を
運営しつづける

2030年代半ばの開業を目指す2つの延伸を契機に、新・中期経営計画で示された「新線・未来コンセプト203X」は、2050年の東京の未来へつながる鉄道事業の大きな指針である。

2路線同時の延伸計画

東京メトロは2030年代半ばの開業を目指す、有楽町線（豊洲～住吉間）および、南北線（品川～白金高輪間）の延伸計画を進める。今回の延伸は、東京メトロが「2050年の未来をどう描いていくか」という問いに対する、ひとつの答えでもあるという。

有楽町線の延伸では、豊洲から住吉までの約4・8 kmを結ぶことになる。この区間は、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や東京圏東部・北部を結ぶ新たな軸として期待されている。

「延伸により、有楽町線には3つの新駅ができますので、東京都や江東区のまちづくり構想と連携し、東京メトロとしてもまちの回遊性に寄与できるよう協力をしていきたいと考えています。そのために、沿線の方々も含め密にコミュニケーションをとって対応していきたい」

そう語るのは、鉄道本部工務部および改良建設部を担当する常務執行役員・大石敬司氏だ。

この延伸では、建設プロジェクトの生産性向上を目的に、BIM/CIM（3次元設計・施工支援）を導入し、工程管理や施工効率を高める取り組みも進む。また、接続先の既存駅の構造や用地条件に応じて、上下線を分離する単線シールド工法と、複線シールド工法を使い分け、環境や安全性にも配慮している。

慮している。

「工事に当たっては当然、住民の皆様のご関心も高いと思いますので、低騒音・低振動の施工機械を使用することとは当然のこと、沿道の皆様への環境に配慮し、一緒に進んでいきたい」（大石氏）。

有楽町線が延伸すると、東陽町駅で東西線との乗り換えが可能になることから、混雑緩和にも寄与する見込みだ。東西線はコロナ禍以前には木場駅～門前仲町駅間で200%近い混雑率を記録していたが、現在は150%程度に落ち着いている。延伸とともに、九段下駅～飯田橋駅間の折り返し設備整備や、ホーム2面3線化を伴う南砂町駅の大規模改良工事と連動させ、さらなる混雑緩和を図り、安全性・快適性を高めていく方針だ。

南北線、新玄関口・品川へ

一方、南北線の延伸は2・5 kmと短い。こちらもインパクトは大きい。

品川駅は、東海道新幹線や山手線、京急線、さらに将来的にはリニア中央新幹線も乗り入れる東京の重要な玄関口であり、現在大規模な再開発が進んでおり、整備が完了すれば、国際性と結節性を兼ね備えた都市拠点としての機能が一段と高まる。

南北線の延伸では、ビジネス需要が高く訪日客も多い六本木・赤坂エリアと品川を短時間で結ぶ速達性を重視し



■南北線延伸（品川～白金高輪駅間）

南北線を白金高輪駅で分岐し品川駅方面に2.5km延伸する。総建設費は約1,310億円。品川～六本木一丁目駅間は約19分→9分に短縮される。



南北線 9000 系



■有楽町延伸（豊洲～住吉駅間）

東京メトロ有楽町線を豊洲駅で分岐し、東陽町駅、住吉駅方面に4.8km延伸する。豊洲駅、東陽町駅、住吉駅で既存路線と接続する。総建設費は約2,690億円。豊洲～住吉間の所要時間は、約20分→約9分に短縮される。



有楽町線 17000 系

ている。これにより、六本木一丁目駅～品川駅間は9分程度で直結し、羽田空港へのアクセスも飛躍的に向上する。

また、白金高輪駅で南北線は目黒方面と品川方面に分岐することになるため、利便性の向上に資するよう運行管理の工夫も講じていく考えだ。

複雑な都市構造の中で「共創」する

もっとも、東京メトロが品川に初めて乗り入れる今回の工事は、決して容易ではない。

周辺では、「国道15号・品川駅西口駅前広場整備事業」（国道15号上部デッキ）や、京浜急行電鉄の連続立体交差事業および品川駅改良工事、品川駅西口地区地区計画など、複数の大規模プロジェクトが同時進行しており、関係各者との綿密な調整が不可欠となっている。

構造面でも、国道直下に南北線の駅を建設し、上下階の動線でJR・京急・再開発施設と接続する、難度の高い工事となる。

「まさに共創の現場です。我々が施



再開発が進む品川駅付近。

工する地下空間の上に、国道のデッキが先に完成する予定ですが、地上と地下での工事が同時進行するため、行政主導のもと、関係各社ときめ細かな打ち合わせを重ねています」（大石氏）

都市の未来をつなぐインフラに

東京メトロが追い求めるのは、単なる輸送力の強化ではない。防災、環境、快適性など多面的な価値を兼ね備えた都市基盤としての進化だ。

工区の新規や施工環境の違いにも配慮しながら、大規模プロジェクトに挑んでいる東京メトロ。

「新技術も駆使しながら、次世代にふさわしい地下鉄をつくっていきいたい」と大石氏は語る。

駅と駅を結ぶだけでなく、地域と人々の暮らしをつなぐ地下鉄。

沿線地域とともに、未来を形にしていきたいと考える東京メトロは今、都市の未来をつなぐために、2路線の同時延伸という歴史的な挑戦に立ち向かっている。



常務執行役員
鉄道本部工務部及び改良建設部担当

大石敬司

Keiji OISHI