

# 広域交通ネットワーク計画について

《交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ》

平成27年7月





## <目次>

第1章	広域交通ネットワークの整備状況と検討経緯	2
第2章	広域交通ネットワークの形成に向けた目標と指標の設定	4
第3章	検討対象路線の設定	7
第4章	検討方法と結果	11
4.1	需要予測の前提条件	11
4.2	目標への寄与度の分析	12
4.3	収支採算性の分析	12
4.4	費用便益比の分析	12
4.5	複数路線の比較検討	15
4.6	検討結果	22
第5章	整備について優先的に検討すべき路線の課題	25
第6章	今後の取組	31
	附属資料	33

## 第1章 広域交通ネットワークの整備状況と検討経緯

東京を利便性が高く豊かで活力ある都市としていく上で鉄道は不可欠な交通インフラであり、都はこれまで国や鉄道事業者等と連携し、平成12年の運輸政策審議会答申第18号（以下「現答申」という。）に位置付けられた路線の実現に取り組んできている。現答申の路線一覧（都内）を表1に示す。

現答申において、目標年次である平成27年までに開業することが適当である路線（A1路線）は、都内に東京メトロ副都心線やつくばエクスプレス、日暮里・舎人ライナーなど16路線あり、その全路線が既に開業あるいは事業中の状況にある。一方、現答申に位置付けのあるその他の路線（A2路線及びB路線）は、事業主体や収支採算性等の課題があり、都内の全路線が未着手である。

今後も東京の持続的な発展を図るためには鉄道ネットワークの充実が重要であるが、路線の整備には多大な事業費を要すること等から、これらの路線の整備効果や課題を十分に見極めながら取り組むことが必要である。

国は、現答申の目標年次が近づいていることから、平成26年4月に交通政策審議会へ「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を諮問しており、今後、平成27年度中に審議会答申（以下「次期答申」という。）が取りまとめられる予定である。

都においても、次期答申に向け、平成26年5月に学識経験者等で構成する委員会を設置し、都における今後の鉄道ネットワークの在り方等について現答申の未着手路線を中心に調査検討を進め、平成27年3月にその時点の検討状況を中間まとめとして発表した。その後、路線の整備効果や収支採算性・費用便益比などについて検討を深め、検討結果の取りまとめを行った。

なお、平成27年1月に「東京の総合的な交通政策のあり方検討会」における提言があり、将来の交通体系の実現に向けた取組として、鉄道・道路など交通インフラの更なる充実に加え、交通結節機能の充実などが提示されている。今回、この提言とも整合を図り、鉄道路線について取りまとめた。

表1 運輸政策審議会答申第18号(平成12年)における路線一覧  
(都内)

分類	路線
A 1	東急東横線複々線化(多摩川～日吉)
	東急目黒線改良(目黒～田園調布)
	都営地下鉄三田線(目黒～三田)
	東京メトロ南北線(目黒～溜池山王)・埼玉高速鉄道線(赤羽岩淵～浦和美園)
	西武池袋線複々線化(石神井公園～練馬)
	小田急小田原線複々線化(東北沢～喜多見)
	東京メトロ半蔵門線(水天宮前～押上)
	東急大井町線改良(大井町～二子玉川)
	東急田園都市線複々線化(二子玉川～溝の口)
	東武スカイツリーライン複々線化(とうきょうスカイツリー(押上)～曳舟)
	都営地下鉄大江戸線(都庁前～新宿)
	東京メトロ副都心線(池袋～渋谷)
	りんかい線(東京テレポート～大崎)
	JR上野東京ライン(上野～東京)
	つくばエクスプレス(秋葉原～つくば)
	東京モノレール羽田空港線(羽田空港第1ビル～羽田空港第2ビル)
ゆりかもめ(有明～豊洲)	
日暮里・舎人ライナー(日暮里～見沼代親水公園)	
A 2	1 東京1号線東京駅接着
	2 東京8号線延伸(豊洲～住吉)
	3 東京8号線延伸(押上～野田市)
	4 東京9号線複々線化(和泉多摩川～新百合ヶ丘)
	5 東京11号線延伸(押上～松戸)
	6 東京12号線延伸(光が丘～大泉学園町)
	7 新空港線「蒲蒲線」
	8 JR中央線複々線化
	9 JR京葉線延伸
	10 JR総武線・京葉線接続新線
	11 ゆりかもめ延伸
	12 多摩都市モノレール延伸(箱根ヶ崎方面)
B	1 東京9号線延伸(唐木田～横浜線・相模線方面)
	2 東京10号線複々線化(調布～笹塚)
	3 東京12号線延伸(大泉学園町～武蔵野線方面)
	4 区部周辺部環状公共交通
	5 羽田アクセス新線
	6 つくばエクスプレス延伸
	7 東海道貨物支線貨客併用化
	8 多摩都市モノレール延伸(町田方面)
	9 多摩都市モノレール延伸(八王子方面)

《凡例》

A 1 : 目標年次(平成27年)までに開業することが適当である路線

A 2 : 目標年次(平成27年)までに整備着手することが適当である路線

B : 今後整備について検討すべき路線

※A 1の路線の都内区間は全て開業あるいは事業中

※開業した路線については現在の名称を記載するなど、運輸政策審議会答申第18号に記載の路線名とは一部異なる。

## 第2章 広域交通ネットワークの形成に向けた目標と指標の設定

広域交通ネットワークの検討に当たっては、混雑緩和や速達性の向上など現答申策定時の目標の達成状況を検証するとともに、その後の社会経済情勢を踏まえて、人口減少・少子高齢社会や、防災・環境などの視点を充実させていく必要がある。

また、東京圏全体の一体的な都市機能を発揮し、国際競争力を備えた魅力ある首都を実現する「環状メガロポリス構造」や、快適な都市生活と機能的な都市活動を確保し、誰もが暮らしやすいまちを実現する「集約型地域構造」など、都が目指している都市の将来像も踏まえる必要がある。

このような様々な視点から、東京圏の鉄道の課題を整理し、これを基に広域交通ネットワークの形成に向けて取り組むべき政策目標と、目標への寄与度を定量的に評価するための指標を次のとおり設定した。

### 【目標A】

人口減少・少子高齢社会を迎えることや、快適な都市生活を目指す観点から、「高齢者を含めた誰もが快適に移動できる都市づくり」を目標Aとし、混雑率の低下や平均着席率の増加など、六つの指標を設定した。

### 【目標B】

国際競争力強化のための空港アクセスの強化や、機能的な都市活動の確保のための拠点間ネットワークの強化を目指す観点から、「都市の活力の維持向上」を目標Bとし、拠点と空港間や拠点間の所要時間の短縮など、七つの指標を設定した。

### 【目標C】

防災や環境については、「災害に強く、環境にやさしい都市づくり」を目標Cとし、リダンダンシーの観点から経路数の増加や、二酸化炭素排出量の削減など、三つの指標を設定した。

### 【目標D】

区部と多摩部が持つ地域特性を考慮するため、「地域の課題への対応」を目標Dとし、多摩部については区部との速達性の格差の解消、区部については今後増加する開発への対応の観点から、三つの指標を設定した。

図1に目標・指標の設定の流れを、表2に指標一覧を示す。

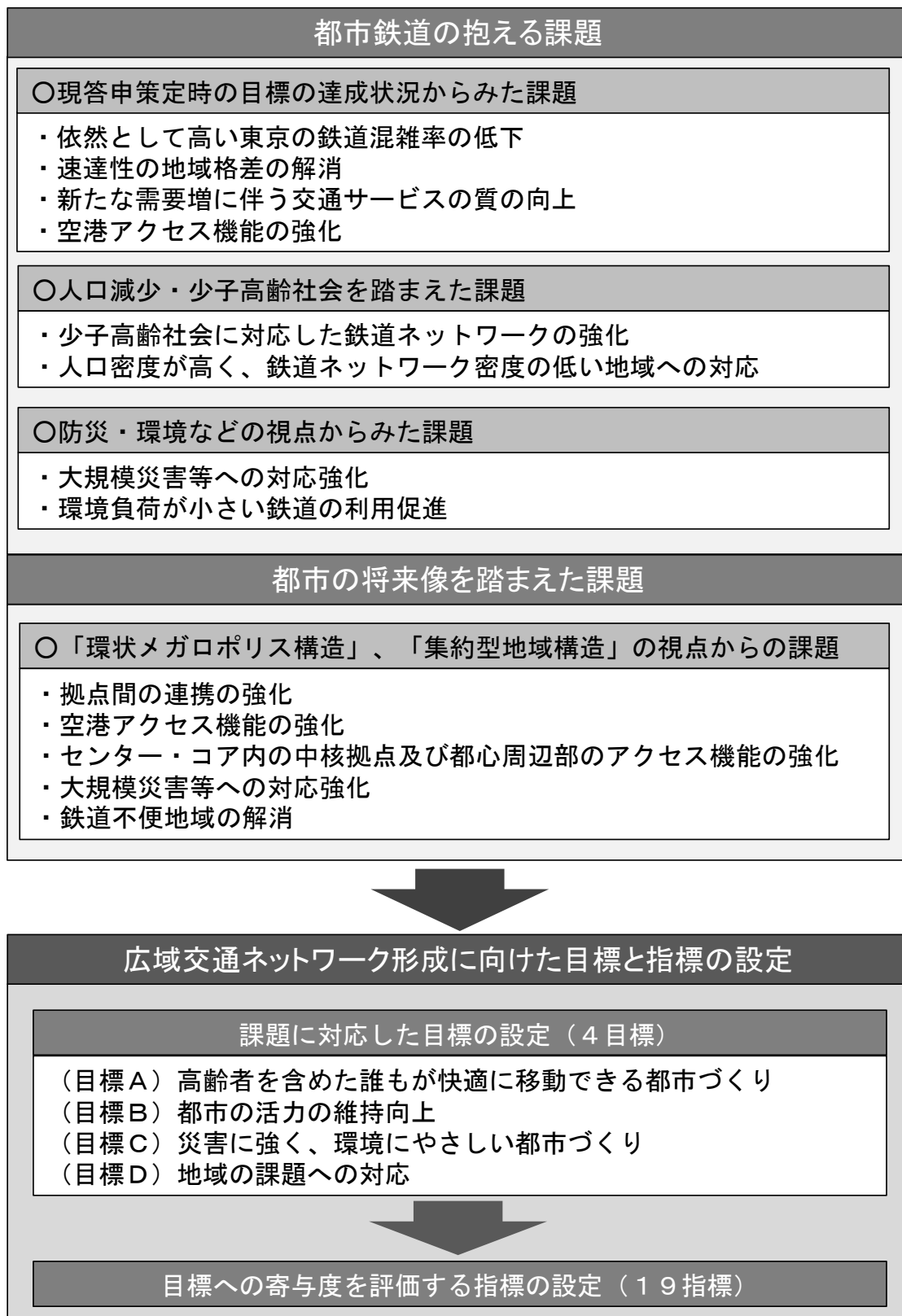


図１ 目標・指標の設定の流れ

表2 指標一覧（19指標）

高齢者を含めた誰もが快適に移動できる都市づくり（目標A）  
【指標数6】

- 指標A-1 混雑率の低下
- 指標A-2 乗換利用者5万人／日以上駅の混雑緩和
- 指標A-3 平均着席率の増加
- 指標A-4 乗換回数の減少
- 指標A-5 駅アクセス時間の短縮
- 指標A-6 通勤時間の短縮

都市の活力の維持向上（目標B）  
【指標数7】

【国際競争力強化のための空港アクセスの強化】

- 指標B-1 所要時間の短縮（拠点～羽田・成田空港間）
- 指標B-2 乗換回数の減少（拠点～羽田・成田空港間）
- 指標B-3 空港アクセス旅客のための輸送力の強化

【拠点間ネットワークの連携】

- 指標B-4 拠点間の所要時間の短縮（多摩部）
- 指標B-5 拠点間の所要時間の短縮  
（都心・副都心・新拠点～核都市）
- 指標B-6 所要時間の短縮（都内～周辺の県・政令市）
- 指標B-7 所要時間の短縮  
（センター・コア内の中核拠点及び都心周辺部）

災害に強く、環境にやさしい都市づくり（目標C）  
【指標数3】

【防災】

- 指標C-1 防災拠点へ直通する地域の増加
- 指標C-2 経路数の増加

【環境】

- 指標C-3 二酸化炭素排出量の削減

地域の課題への対応（目標D）  
【指標数3】

【多摩部の速達性の向上】

- 指標D-1 多摩部における移動速度の向上

【開発の増加】

- 指標D-2 都市再生緊急整備地域内にある駅の混雑緩和
- 指標D-3 新たな需要増加が見込まれる路線の混雑率上昇の抑制



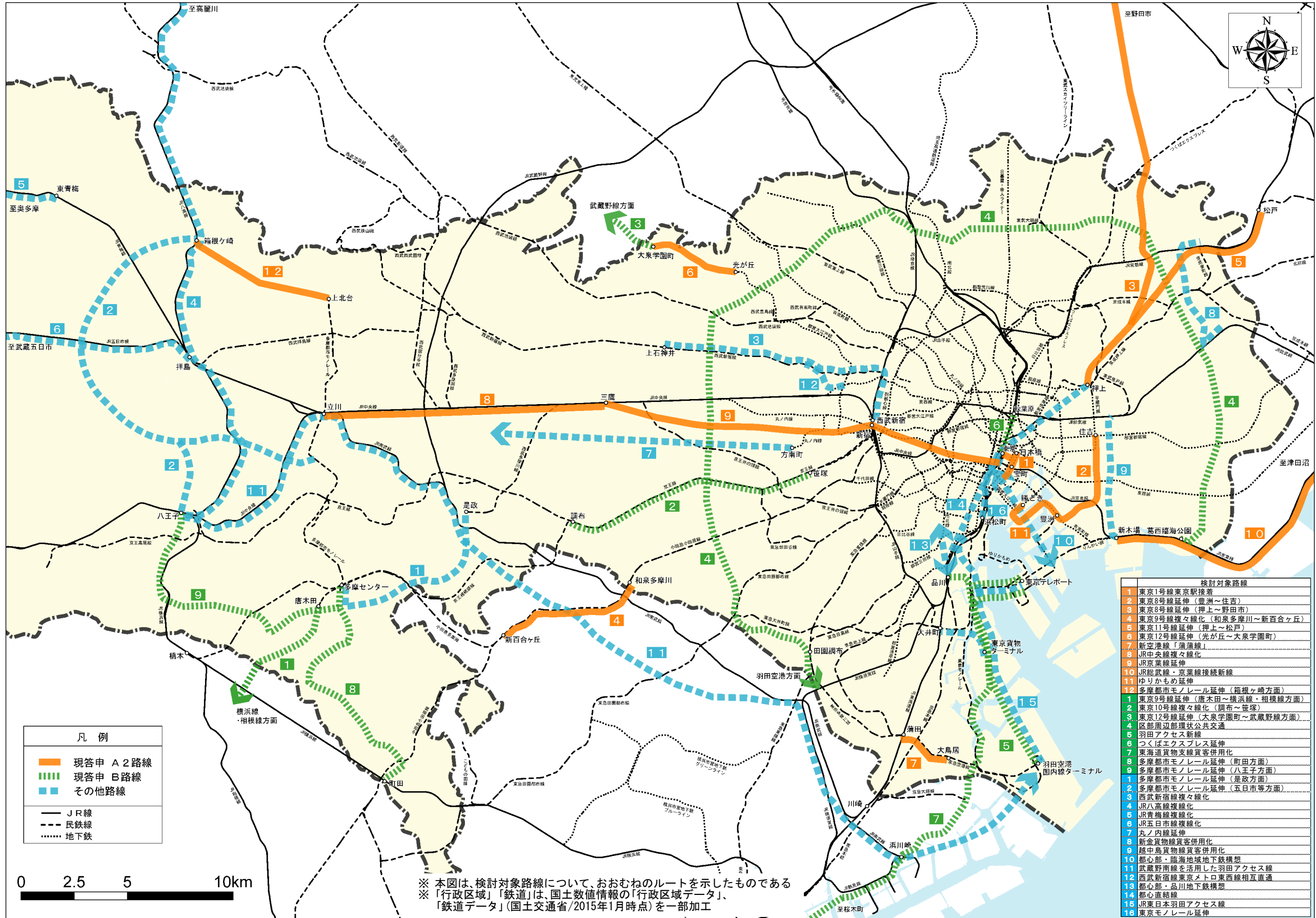
### 第3章 検討対象路線の設定

現答申に位置付けのある都内のA2路線及びB路線は全て検討対象とし、必要に応じて区間を分けて検討することとした。また、現答申に位置付けがない路線についても、国や区市町村、鉄道事業者で検討されている路線等は検討対象とした。

検討対象路線を表3と図2に示す。なお、一部の路線名は仮称である。

表3 検討対象路線一覧（37路線）

区分	検討対象路線	
現答申 A2路線	1	東京1号線東京駅接着
	2	東京8号線延伸（豊洲～住吉）
	3	東京8号線延伸（押上～野田市）
	4	東京9号線複々線化（和泉多摩川～新百合ヶ丘）
	5	東京11号線延伸（押上～松戸）
	6	東京12号線延伸（光が丘～大泉学園町）
	7	新空港線「蒲蒲線」
	8	JR中央線複々線化
	9	JR京葉線延伸
	10	JR総武線・京葉線接続新線
	11	ゆりかもめ延伸
	12	多摩都市モノレール延伸（箱根ヶ崎方面）
現答申 B路線	1	東京9号線延伸（唐木田～横浜線・相模線方面）
	2	東京10号線複々線化（調布～笹塚）
	3	東京12号線延伸（大泉学園町～武蔵野線方面）
	4	区部周辺部環状公共交通
	5	羽田アクセス新線
	6	つくばエクスプレス延伸
	7	東海道貨物支線貨客併用化
	8	多摩都市モノレール延伸（町田方面）
	9	多摩都市モノレール延伸（八王子方面）
その他路線	1	多摩都市モノレール延伸（是政方面）
	2	多摩都市モノレール延伸（五日市等方面）
	3	西武新宿線複々線化
	4	JR八高線複々線化
	5	JR青梅線複々線化
	6	JR五日市線複々線化
	7	丸ノ内線延伸
	8	新金貨物線貨客併用化
	9	越中島貨物線貨客併用化
	10	都心部・臨海地域地下鉄構想
	11	武蔵野南線を活用した羽田アクセス線
	12	西武新宿線東京メトロ東西線相互直通
	13	都心部・品川地下鉄構想
	14	都心直結線
	15	JR東日本羽田アクセス線
	16	東京モノレール延伸



※ 本図は、検討対象路線について、おおむねのルートを示したものである  
 ※ 「行政区域」「鉄道」は、国土数値情報の「行政区域データ」、「鉄道データ」(国土交通省/2015年1月時点)を一部加工

図2 検討対象路線  
 - 9 -

## 第4章 検討方法と結果

### 4.1 需要予測の前提条件

各路線の整備効果や収支採算性・費用便益比を検討するため、目標年次を平成42年として、1路線ごとに需要予測を行った。人口や交通量など需要予測で用いる主要な基礎データは表4のとおりである。

表4 需要予測で用いる主要な基礎データ

項目	基礎データ
現況人口	平成22年国勢調査 平成21年経済センサス
都県・市区町村の将来人口	東京都：東京都による推計値（平成25年3月推計） 東京都以外：国立社会保障・人口問題研究所の推計値（平成25年3月推計）
鉄道ネットワーク	現況：平成22年時刻表による所要時間、本数、運賃 混雑率は第11回大都市交通センサス（平成22年調査）の値を設定 将来：現在事業中の路線を追加 ○相鉄・JR直通線（西谷～羽沢） ○相鉄・東急直通線（羽沢～日吉）等
交通量基礎データ	通勤・通学OD表：平成22年国勢調査 私事・業務OD表：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年調査）
交通機関分担率	第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年調査）
輸送量実績 （断面交通量、駅乗降者数）	平成23年版都市交通年報（平成21年度実績）

※検討方法の詳細は参考資料に記載

## 4.2 目標への寄与度の分析

需要予測結果から、第2章で設定した19指標を基に、各路線の整備効果を分析した。

### 【分析方法】

- ① 平成42年時点における交通ネットワークの需要予測を行う。
  - ② 平成42年時点において今回の検討対象路線が整備された場合の需要予測を、1路線ごとに行う。
  - ③ ①と②の結果を比較して、指標ごとに整備効果を把握する。
  - ④ 一般的に、路線の延長が長くなると、所要時間の短縮や乗換回数の減少などの整備効果は大きくなる。延長が短くても整備効果のある路線を適切に評価するため、路線の延長と整備効果に相関があると考えられる指標については、距離当たりの整備効果（距離補正）の結果も併せて評価する。
  - ⑤ 整備効果が検討対象路線全体の平均以上の路線に点数を付与する。
- 目標への寄与度は、次の3段階で相対的に評価した。

- A : 全路線の上位1/2（11点以上）
- B : 全路線の上位1/2から3/4（6点以上10点以下）
- C : 全路線の下位1/4（5点以下）

## 4.3 収支採算性の分析

検討対象路線の収支採算性は、累積資金収支黒字転換年が開業後40年を基準として評価した。なお、本検討では、既存の補助制度の活用を前提とした。

- A : 累積資金収支黒字転換年が40年以内
- B : 累積資金収支黒字転換年が41年以上  
又は累積資金収支が黒字に転換しない

## 4.4 費用便益比の分析

検討対象路線の費用便益比（B/C）は、1.0を基準として評価した。

- A : B/Cが1.0以上
- B : B/Cが1.0未満

表5に目標への寄与度・収支採算性・費用便益比の分析結果を示す。

表5 目標への寄与度・収支採算性・費用便益比の分析結果の一覧

区分	路線	高齢者を含めた誰もが快適に移動できる都市づくり (目標A)						都市の活力の維持向上 (目標B)							災害に強く、環境にやさしい都市づくり (目標C)			地域の課題への対応 (目標D)			目標への寄与度			収支採算性	費用便益比 (B/C)
		A-1	A-2	A-3	A-4	A-5	A-6	B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6	B-7	C-1	C-2	C-3	D-1	D-2	D-3	1	2	3		
現答申 A2路線	1 東京1号線東京駅接着								○										○	○	4	5	C	B	B
	2 東京8号線延伸(豊洲~住吉)	○	○			○	○										○		○	○	8	17	A	A	A
	3 東京8号線延伸(押上~野田市)	○	○	○		○	○										○		○	○	9	11	A	B	A
	4 東京9号線複々線化(和泉多摩川~新百合ヶ丘)	○	○				○				○	○	○				○		○	○	8	17	A	B	A
	5 東京11号線延伸(押上~松戸)	○	○	○		○	○										○		○	○	7	15	A	B	A
	6 東京12号線延伸(光が丘~大泉学園町)		○			○	○								○	○	○		○	○	5	12	A	A	A
	7 新空港線「蒲蒲線」		○							○							○		○	○	4	10	B	A	A
	8 JR中央線複々線化	○	○	○		○	○				○	○					○	○		○	10	19	A	B	A
	9 JR京葉線延伸	○	○	○		○	○					○	○				○		○	○	12	22	A	B	A
	10 JR総武線・京葉線接続新線	○	○	○			○		○						○	○	○		○	○	9	16	A	B	B
	11 ゆりかもめ延伸				○	○											○		○	○	4	9	B	A	A
	12 多摩都市モノレール延伸(箱根ヶ崎方面)					○	○								○	○	○		○	○	5	11	A	A	A
現答申 B路線	1 東京9号線延伸(唐木田~横浜線・相模線方面)															○				2	4	C	B	B	
	2 東京10号線複々線化(調布~笹塚)	○	○				○									○		○	○	7	15	A	B	A	
	3 東京12号線延伸(大泉学園町~武蔵野線方面)		○													○		○	○	3	6	B	B	B	
	4 区部周辺部環状公共交通	○	○	○		○	○									○		○	○	9	17	A	B	A	
	5 羽田アクセス新線							○	○	○						○				4	7	B	B	B	
	6 つくばエクスプレス延伸		○										○			○		○		2	7	B	B	B	
	7 東海道貨物支線貨客併用化		○			○										○				3	3	C	B	B	
	8 多摩都市モノレール延伸(町田方面)					○	○									○		○	○	6	12	A	A	A	
	9 多摩都市モノレール延伸(八王子方面)					○	○									○		○	○	4	6	B	B	B	
その他路線	1 多摩都市モノレール延伸(是政方面)					○										○		○		4	8	B	B	B	
	2 多摩都市モノレール延伸(五日市等方面)					○										○		○		5	8	B	B	B	
	3 西武新宿線複々線化	○	○	○			○									○			○	6	11	A	B	A	
	4 JR八高線複々線化															○		○		2	3	C	B	B	
	5 JR青梅線複々線化															○				0	0	C	B	B	
	6 JR五日市線複々線化															○				0	0	C	B	B	
	7 丸ノ内線延伸	○				○	○									○		○		5	10	B	B	B	
	8 新金貨物線貨客併用化															○				1	3	C	B	B	
	9 越中島貨物線貨客併用化	○	○			○	○									○		○	○	7	15	A	B	A	
	10 都心部・臨海地域地下鉄構想		○			○	○									○		○	○	6	12	A	A	A	
	11 武蔵野南線を活用した羽田アクセス線															○				1	1	C	B	B	
	12 西武新宿線東京メトロ東西線相互直通	○	○	○		○	○									○		○	○	7	18	A	B	A	
	13 都心部・品川地下鉄構想		○			○	○									○		○	○	4	13	A	A	A	
	14 都心直結線		○	○			○		○	○	○					○		○	○	10	20	A	A	B	
	15 JR東日本羽田アクセス線	○	○			○	○									○		○	○	12	20	A	A	A	
	16 東京モノレール延伸		○													○				3	11	A	B	A	

<注>  
上段・下段に分かれている指標は 上段：距離補正無し 下段：距離補正有り を示す  
整備効果が全路線の平均以上の路線に「○」を付与

<目標への寄与度>  
A : 全路線の上位1/2 (11点以上)  
B : 全路線の上位1/2から3/4 (6点以上10点以下)  
C : 全路線の下位1/4 (5点以下)

<収支採算性>  
A : 累積資金収支黒字転換年が40年以内  
B : 累積資金収支黒字転換年が41年以上  
又は累積資金収支が黒字に転換しない

<費用便益比(B/C)>  
A : B/Cが1.0以上  
B : B/Cが1.0未満



#### 4.5 複数路線の比較検討

これまでの検討では、対象路線を1路線ごとに需要予測を行い、個別に評価した。しかし、空港アクセスに資する路線や東京臨海地域の交通需要に対応する路線については、複数の路線が計画されている。そのため、各路線の整備効果や同時に整備された場合の影響などについて、別途、比較検討を実施した。

##### (1) 空港アクセスに資する路線

本検討では、図3に示す新空港線「蒲蒲線」、JR東日本羽田アクセス線、都心直結線の3路線を比較検討した。

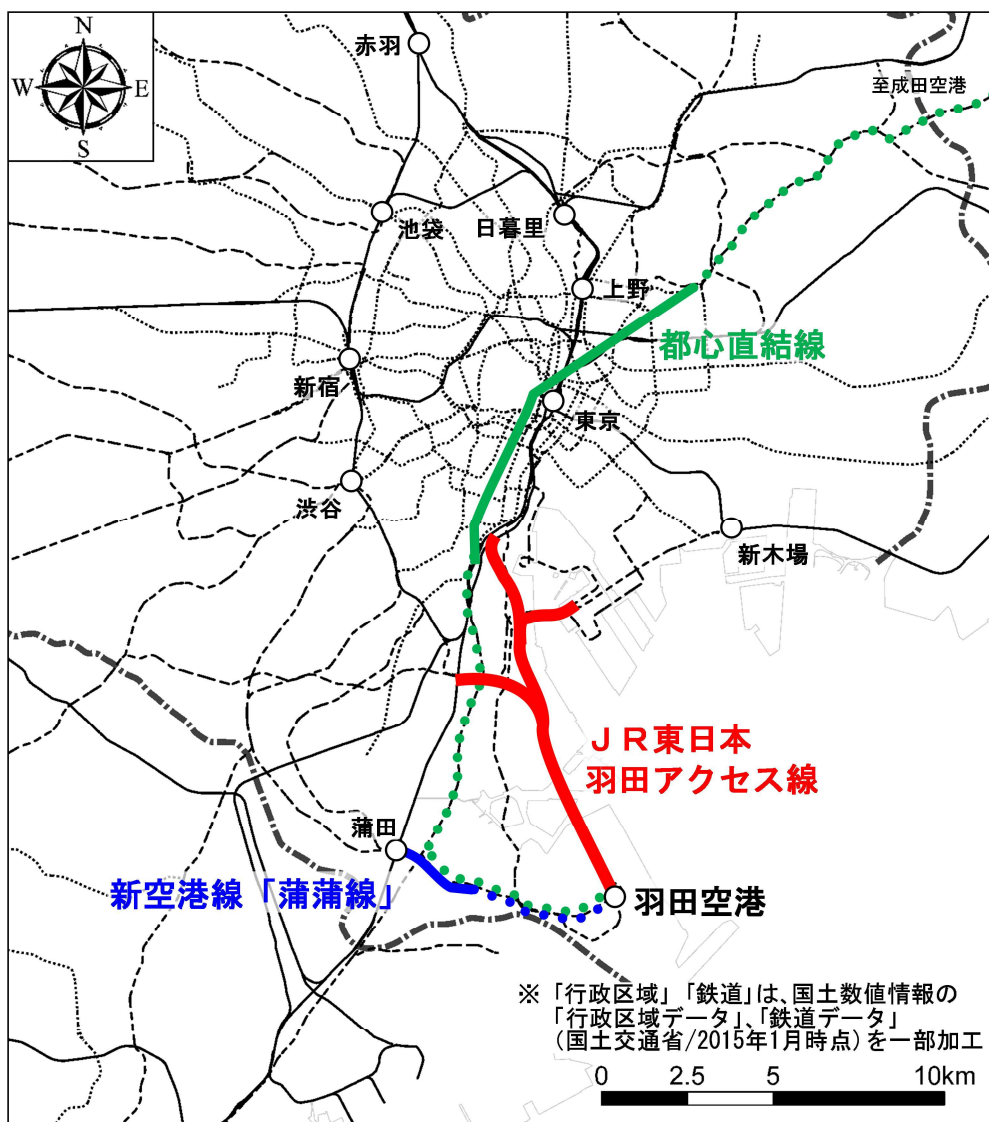


図3 空港アクセスに資する路線

#### ア) 新空港線「蒲蒲線」

新空港線「蒲蒲線」の羽田空港への時間短縮便益を図4に示す。本路線は、東急線沿線の区部西部から神奈川県方面、東急東横線と相互直通運転を行う東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線の沿線で時間短縮便益が広がる。

なお、本路線は、事業主体及び事業スキームについて検討が必要であるほか、京急空港線への乗り入れなどの技術的な課題についても検討が必要である。本検討においては、加算運賃による利用者負担を前提としている。

#### イ) JR東日本羽田アクセス線

JR東日本羽田アクセス線の羽田空港への時間短縮便益を図5に示す。本路線は、JR埼京線、高崎線、宇都宮線、常磐線などの既存の鉄道ネットワークと接続することで、都内に限らず広範囲に時間短縮便益が及ぶ。

なお、本路線は事業費や事業計画の深度化が必要であるほか、事業スキーム等が未定であることから、関係機関による十分な調整が必要である。

#### ウ) 都心直結線

都心直結線の羽田空港への時間短縮便益と成田空港への時間短縮便益を図6と図7に示す。本路線は、羽田空港へは区部東部から千葉県・埼玉県方面、成田空港へは区部南部から神奈川県方面に便益が広がり、両空港へのアクセスの利便性は、首都圏全体で高まることが期待される。

なお、本路線は、多額の事業費を要し、事業主体や事業手法の検討が必要であるほか、運行計画など事業計画上の課題があり、関係者間での検討が必要である。

#### エ) 複数路線の整備

JR東日本羽田アクセス線と新空港線「蒲蒲線」を整備した場合、空港アクセス旅客の需要が競合することから、本検討における試算では、新空港線「蒲蒲線」の収支採算性の確保に課題があるとの結果になった。

また、JR東日本羽田アクセス線と都心直結線を整備した場合も同様に、本検討における試算では、両路線の収支採算性の確保に課題があるとの結果になった。

新空港線など空港アクセスについては、関係機関の検討状況や羽田空港の機能強化に向けた取組等を踏まえて、引き続き検討を行っていく。

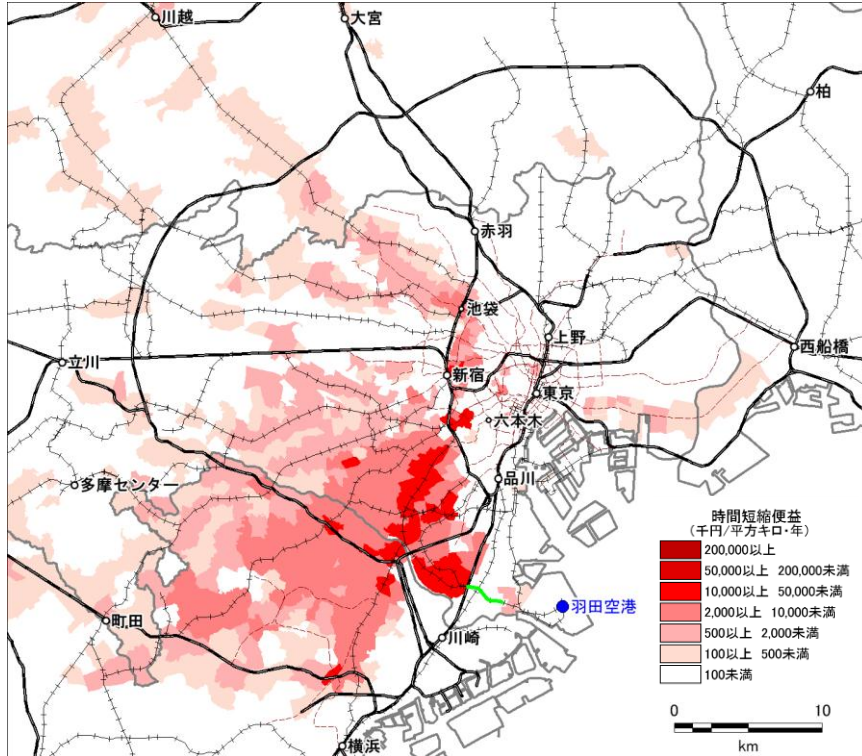


図4 新空港線「蒲蒲線」の羽田空港への時間短縮便益

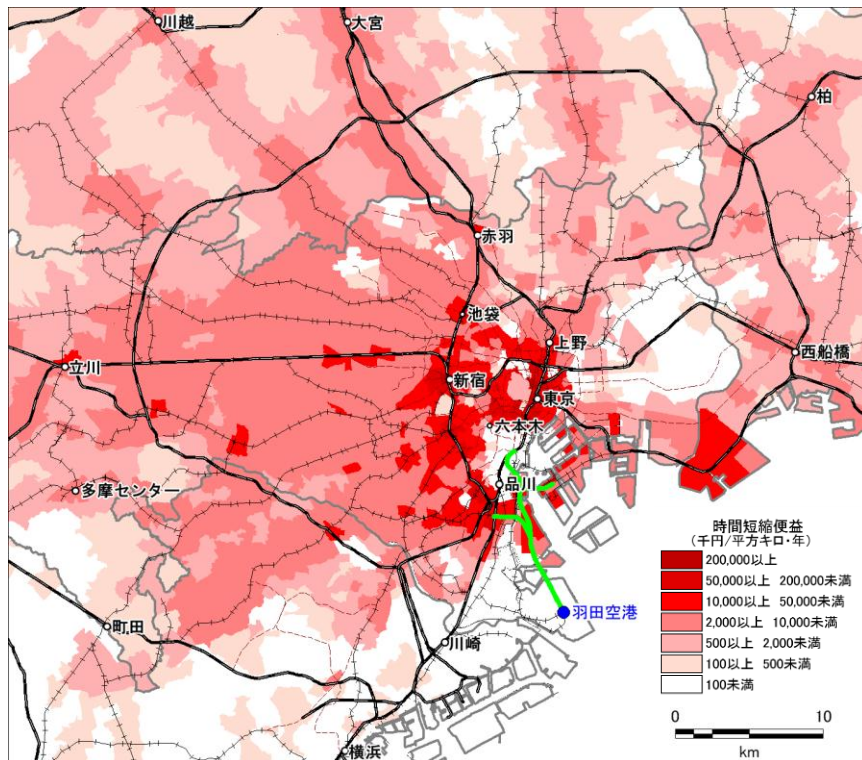


図5 JR東日本羽田アクセス線の羽田空港への時間短縮便益



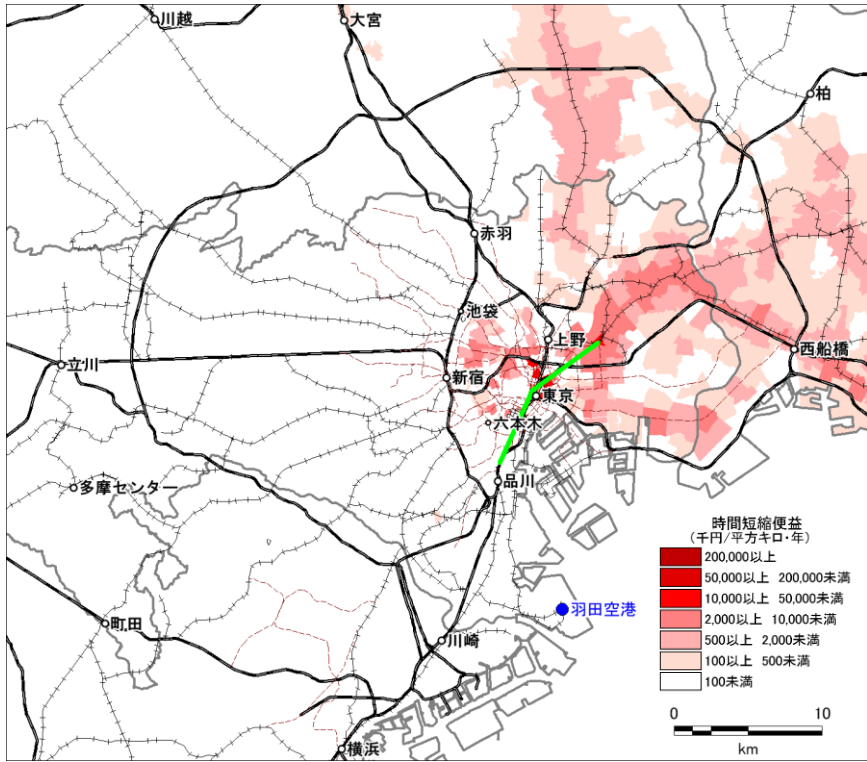


図6 都心直結線の羽田空港への時間短縮便益

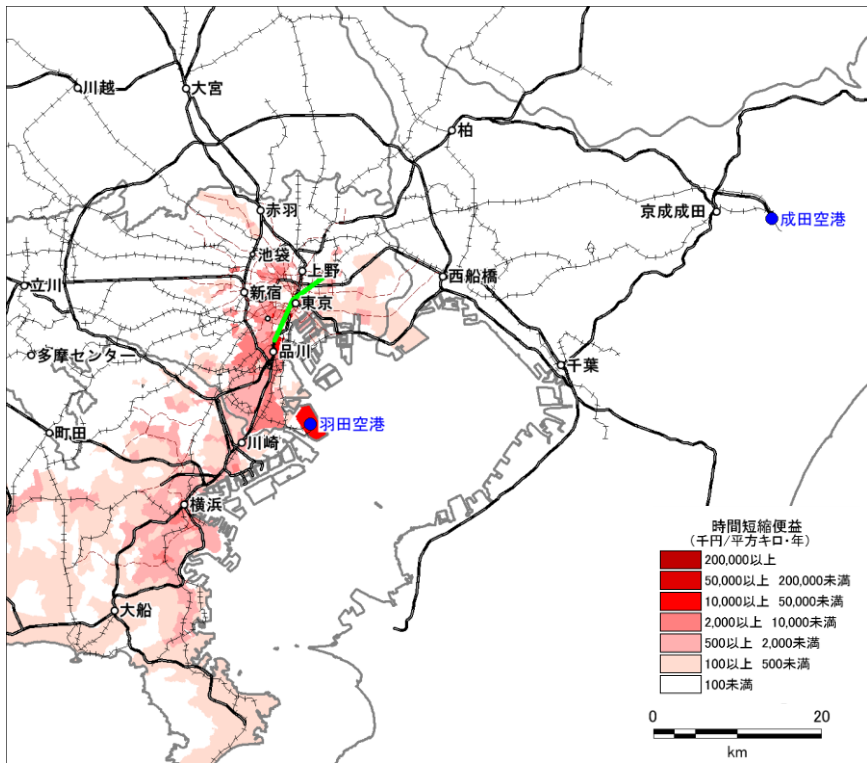


図7 都心直結線の成田空港への時間短縮便益

(2) 東京臨海地域の交通需要に対応する路線

東京臨海地域では、近年人口集積が進むほか、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会後においても、さらに交通需要が増加すると見込まれる。

この地域では、図8に示す東京8号線延伸（豊洲～住吉）、ゆりかもめ延伸（豊洲～勝どき）、JR東日本羽田アクセス線、都心部・臨海地域地下鉄構想の4路線を比較検討した。

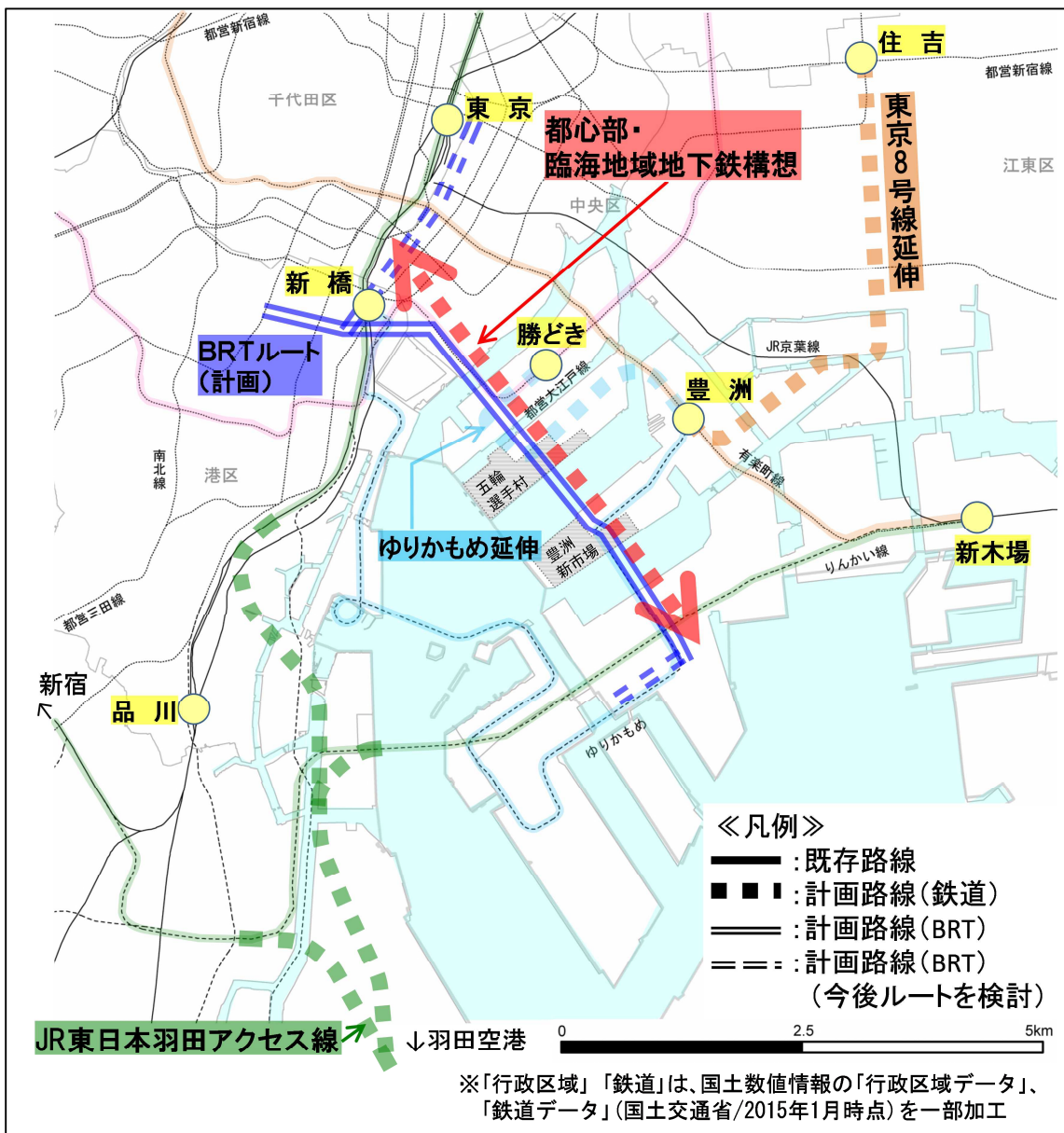


図8 東京臨海地域に位置する路線

#### ア) ゆりかもめ延伸（豊洲～勝どき）

図9にゆりかもめ延伸（豊洲～勝どき）の時間短縮便益を示す。延伸区間が通る勝どき・晴海地区のほか、既存のゆりかもめの沿線地区に便益が広がる。

#### イ) 都心部・臨海地域地下鉄構想

図10に都心部・臨海地域地下鉄構想の時間短縮便益を示す。既存の地下鉄ネットワークと結節することで、便益が広範囲に及び、特に都心部に便益が広がる。

#### ウ) 複数路線の整備

ゆりかもめ延伸（豊洲～勝どき）と都心部・臨海地域地下鉄構想を整備した場合、東京臨海地域の需要が競合することにより、本検討における試算では、ゆりかもめ延伸（豊洲～勝どき）の収支採算性の確保に課題があるとの結果になった。

また、東京8号線延伸（豊洲～住吉）、JR東日本羽田アクセス線については、都心部・臨海地域地下鉄構想とは需要が競合せず、本検討における試算では、収支採算性に影響はないとの結果になった。

今後は、開発動向を見極めた上で、臨海部と都心方面を結ぶ鉄道ネットワークについて、事業主体、事業スキームや周辺路線への影響などを含めて、関係機関と幅広く検討していく。

なお、当面は、地域の需要に応じて既存のバス路線を拡充するとともに、2019年度には、都心と臨海副都心を結ぶBRTの運行開始を予定している。

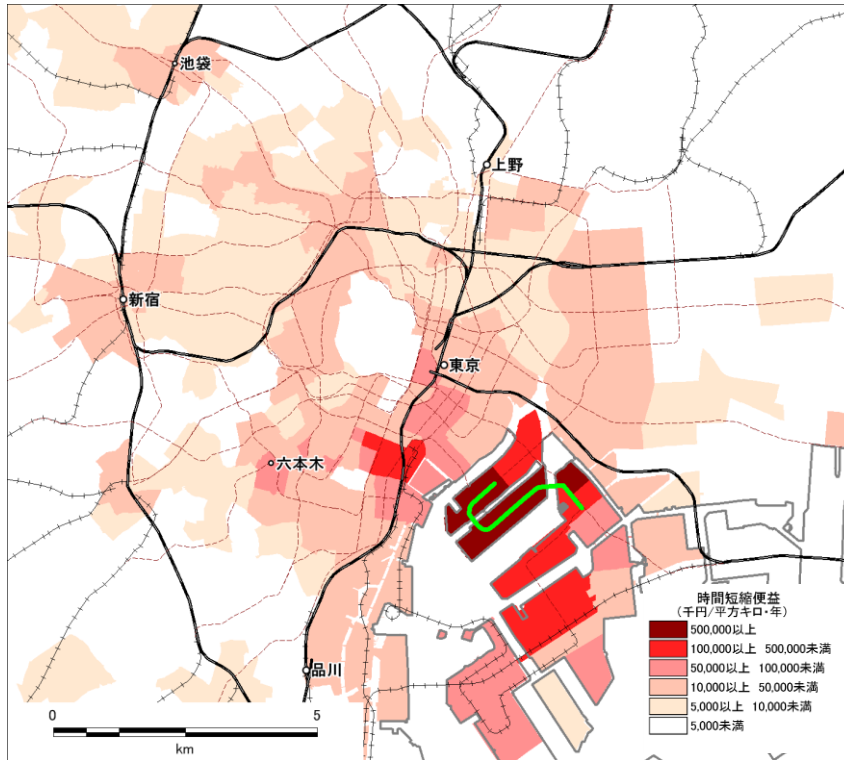


図9 ゆりかもめ延伸（豊洲～勝どき）の時間短縮便益

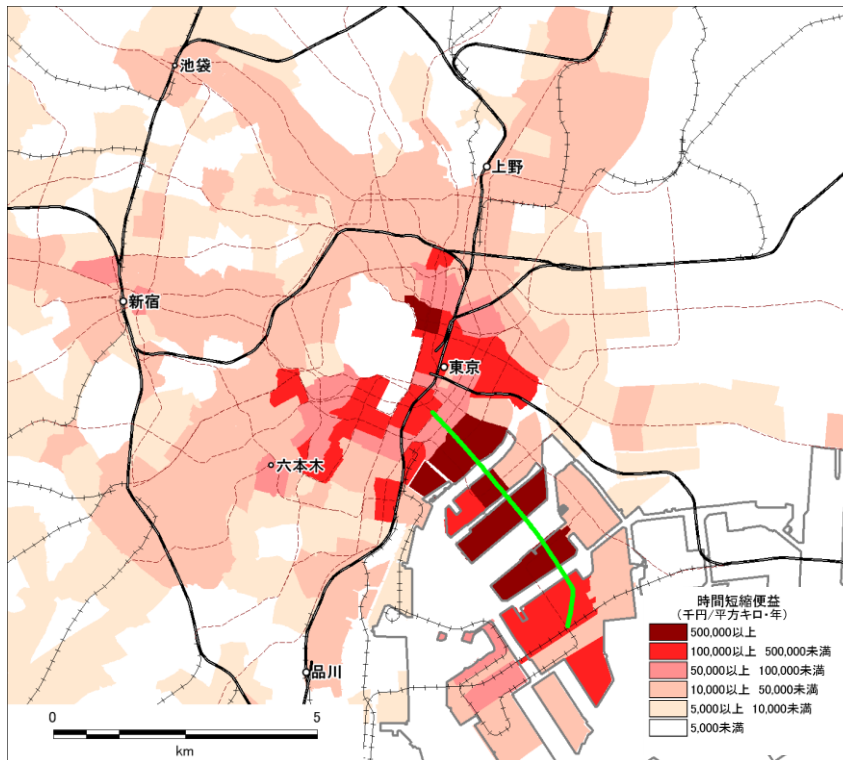


図10 都心部・臨海地域地下鉄構想の時間短縮便益

## 4.6 検討結果

4.2 から 4.5 までの結果を基に、「整備について優先的に検討すべき路線」と「整備について検討すべき路線」を、表 6 のとおり分類した。(図 1 1)

「整備について優先的に検討すべき路線」は、目標への寄与度と収支採算性、費用便益比が全て A 評価の路線から、現答申に位置付けのある路線と、羽田空港へのアクセスに特に効果が期待できる J R 東日本羽田アクセス線の 5 路線を抽出した。

「整備について検討すべき路線」は、原則として、目標への寄与度が B 評価以上の路線から、現答申に位置付けのある路線と、収支採算性と費用便益比がともに A 評価の路線である都心部・臨海地域地下鉄構想、都心部・品川地下鉄構想を抽出した。

表 6 検討結果

整備について優先的に検討すべき路線
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 東京 8 号線延伸 (豊洲～住吉)</li><li>・ 東京 1 2 号線延伸 (光が丘～大泉学園町)</li><li>・ 多摩都市モノレール延伸 (箱根ヶ崎方面)</li><li>・ 多摩都市モノレール延伸 (町田方面)</li><li>・ J R 東日本羽田アクセス線 &lt;現答申外&gt;</li></ul>
整備について検討すべき路線
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 東京 8 号線延伸 (押上～野田市)</li><li>・ 東京 9 号線複々線化 (和泉多摩川～新百合ヶ丘)</li><li>・ 東京 1 1 号線延伸 (押上～松戸)</li><li>・ 新空港線「蒲蒲線」</li><li>・ J R 中央線複々線化</li><li>・ J R 京葉線延伸</li><li>・ J R 総武線・京葉線接続新線</li><li>・ 東京 1 0 号線複々線化 (調布～笹塚)</li><li>・ 東京 1 2 号線延伸 (大泉学園町～武蔵野線方面)</li><li>・ 区部周辺部環状公共交通</li><li>・ つくばエクスプレス延伸</li><li>・ 多摩都市モノレール延伸 (八王子方面)</li><li>・ 都心部・臨海地域地下鉄構想 &lt;現答申外&gt;</li><li>・ 都心部・品川地下鉄構想 &lt;現答申外&gt;</li></ul>



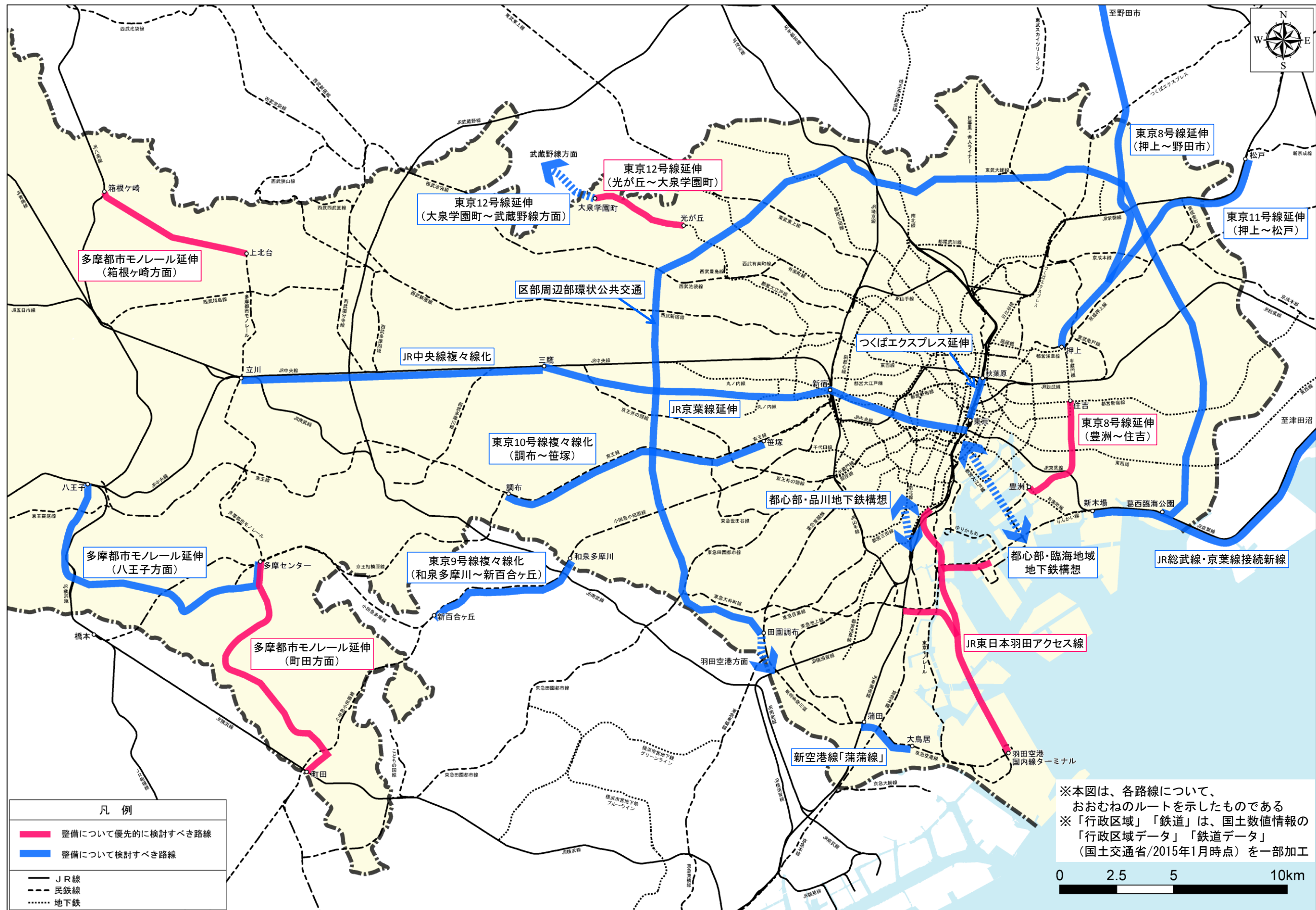


図 1 1 整備について優先的に検討すべき路線、整備について検討すべき路線

## 第5章 整備について優先的に検討すべき路線の課題

第4章で示した検討結果において「整備について優先的に検討すべき路線」とした5路線について、整備効果及び今後の課題を整理する。

### ○東京8号線延伸（豊洲～住吉）

#### 【整備効果】

本路線は、周辺の既存路線と結節することで、東京臨海地域から東京区部東部を南北方向につなぐネットワークが強化され、利便性が大きく向上する。本路線の時間短縮便益を図12に示す。東武スカイツリーライン沿線の区部北部から埼玉県方面、都営新宿線や東京メトロ東西線沿線の区部東部から千葉県方面に時間短縮便益が大きく広がる。

また、東京メトロ東西線の木場駅から門前仲町駅間の混雑率はピーク時199%（平成25年度）であり、地下鉄路線の中で最も高い混雑率となっているが、本路線の整備により東西線の混雑緩和が見込まれる。

#### 【今後の課題】

事業主体及び事業スキームについて、関係者間で十分な調整を行い、検討を深度化させる必要がある。なお、本検討においては、加算運賃による利用者負担を前提としている。

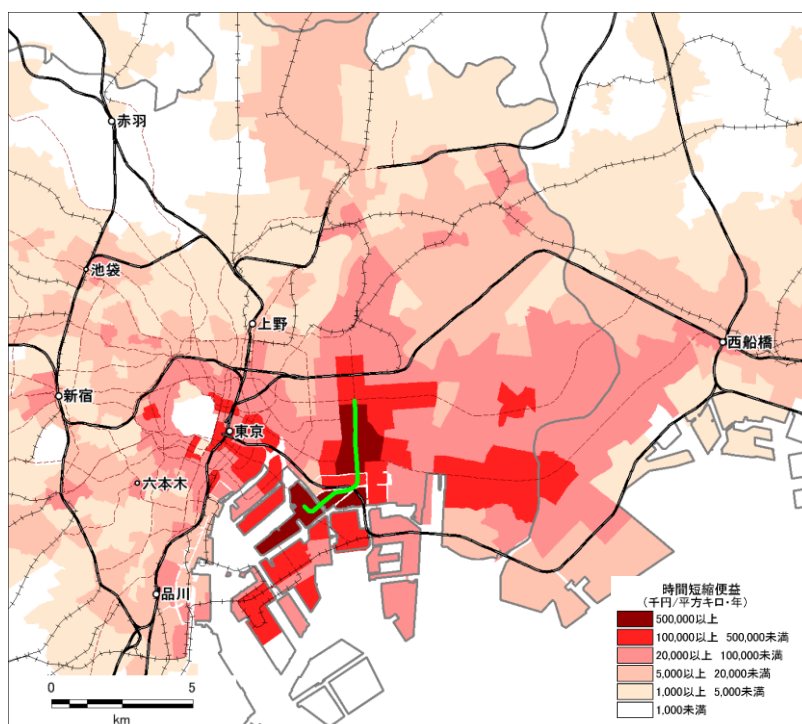


図12 東京8号線延伸（豊洲～住吉）の時間短縮便益

## ○東京12号線延伸（光が丘～大泉学園町）

### 【整備効果】

本路線は、区部周辺部に存在する鉄道利用が必ずしも便利でない地域内を結ぶことで、沿線の利便性の向上に資する路線である。本路線周辺の鉄道駅1km圏域を図13に示す。西武新宿線、西武池袋線、東京メトロ有楽町線、東武東上線など複数の路線により鉄道ネットワークが形成されているが、区部北西部に駅勢圏に含まれていない地域があり、本路線の整備により、鉄道駅へのアクセスが改善する効果がある。また、都心部の中核拠点や都心周辺部とのネットワークが強化される。

### 【今後の課題】

本路線の収支採算性の確保は、開業後の需要の確保が前提となるため、沿線まちづくりの具体化等による将来的な輸送需要の確保が必要である。また、路線の実現には、既存の補助制度以上の資金を確保することが必要となることから、事業スキーム等の検討の深度化が必要である。

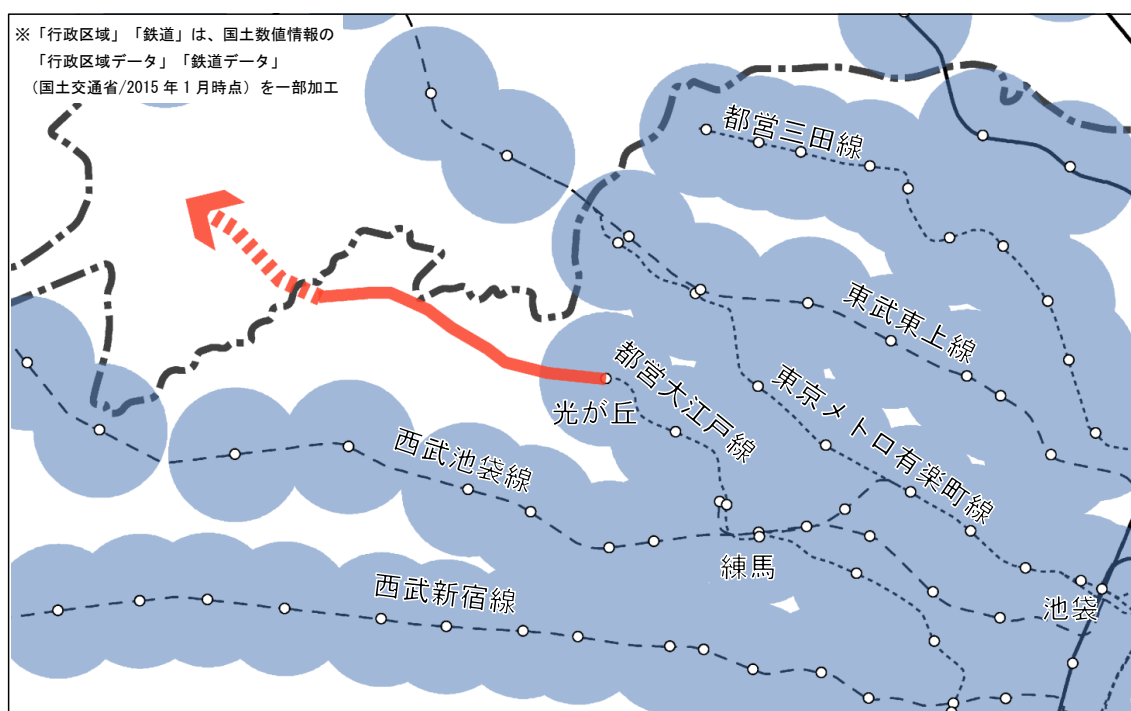


図13 東京12号線延伸（光が丘～大泉学園町）周辺の鉄道駅1km圏域



## ○多摩都市モノレール延伸（箱根ヶ崎方面）

### 【整備効果】

本路線は、多摩都市モノレールの開業区間と一体となって、多摩地域の南北方向を中心とした拠点間の連携強化に資する路線である。

分析の結果、利用者は、延伸区間のみにとどまらず、立川駅付近においても約3割程度の乗客増加が見込まれるなど、開業区間の利用者増加にも寄与する。なお、分析に当たっては、インフラ外部<sup>※1</sup>に社会資本整備総合交付金を活用すると設定している。

また、図14に本路線の時間短縮便益を示す。多摩地域において、鉄道利用が必ずしも便利でない地域内を結ぶことで、移動時間が短縮されるなど、沿線利用者の利便性向上と多摩地域の活力や魅力の向上につながる。

### 【今後の課題】

事業費については、インフラ外部に対し国などからの補助について協議を行うほか、導入空間も含めインフラ部<sup>※2</sup>は地方自治体による投資が多額であり、財源の確保が必要である。また、関係者間において、幅広く費用負担の在り方を含めた事業スキームを検討する必要がある。

なお、本路線は導入空間となり得る道路整備に既に着手しているが、収支採算性確保の観点から、将来の輸送需要動向を十分に見極める必要がある。

## ○多摩都市モノレール延伸（町田方面）

### 【整備効果】

本路線は、多摩都市モノレールの開業区間と一体となって、多摩地域の南北方向を中心とした拠点間の連携強化に資する路線である。

分析の結果、利用者は、延伸区間のみにとどまらず、立川駅付近においても延伸が無い場合に比べて約1割程度の乗客増加が見込まれるなど、開業区間の利用者増加にも寄与する。なお、分析に当たっては、インフラ外部に社会資本整備総合交付金を活用すると設定している。

また、図15に本路線の時間短縮便益を示す。多摩地域において、鉄道利用が必ずしも便利でない地域内や交通需要への対応が必ずしも十分でない地域内を結ぶことで、移動時間が短縮するなど、沿線利用者の利便性向上と多摩地域の活力や魅力の向上につながる。

### 【今後の課題】

事業費については、インフラ外部に対し国などからの補助について協議を行うほか、導入空間も含めインフラ部は地方自治体による投資が多額であり、財源の確保が必要である。また、収支採算性や事業主体も踏まえ、関係者間において、幅広く費用負担の在り方を含めた事業スキームを検討する必要がある。

都市モノレールは、従来の整備手法では導入空間となる道路が確保されていることが条件となるが、本路線においては、道路が未整備である区間や道路の都市計画もない区間がある。したがって、事業の実現に当たっては、事業主体を含めた道路整備計画や事業手法の検討が必要である。

※1：インフラ外部とは、軌道事業者により整備されるものであり、車両、駅舎の内装、通信設備、線路設備、電車線、配電線、変電所等が含まれる。

※2：インフラ部とは、道路構造物として道路管理者により整備されるものであり、支柱、桁、床板、駅舎の骨格（屋根、壁、柱等）、交通安全施設等が含まれる。

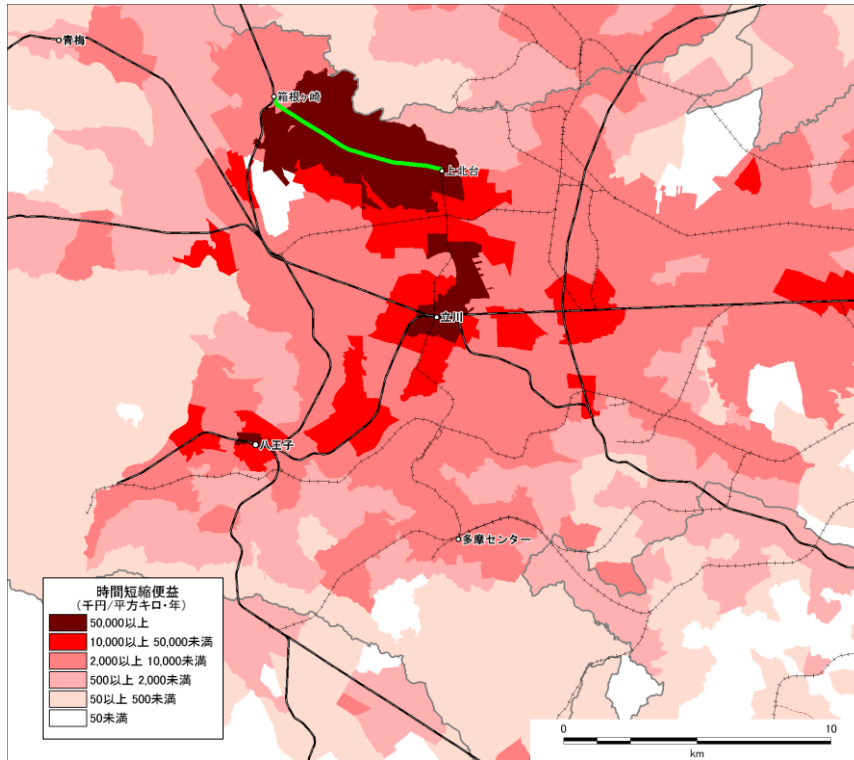


図 1 4 多摩都市モノレール延伸（箱根ヶ崎方面）の時間短縮便益

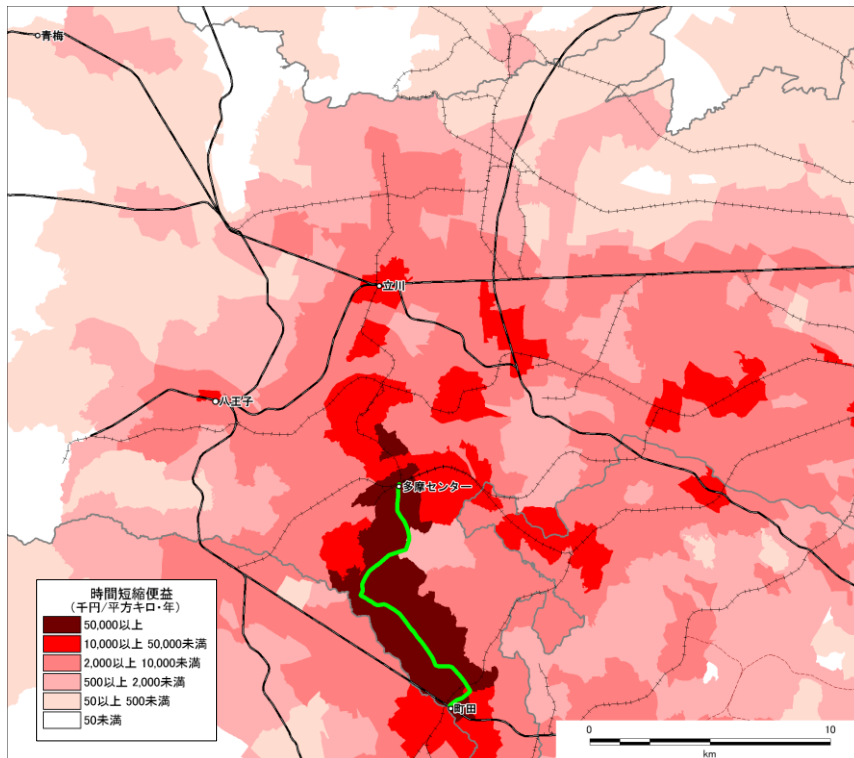


図 1 5 多摩都市モノレール延伸（町田方面）の時間短縮便益

## ○ J R 東日本羽田アクセス線 <現答申外>

### 【整備効果】

本路線は、輸送人員のうち約6割を空港アクセス旅客が占める空港アクセス路線である。京急空港線や東京モノレールなどの既存の空港アクセス路線に新たな路線が加わることで、羽田空港への安定的な輸送を確保することが期待できる。

また、本路線は、J R 埼京線、高崎線、宇都宮線、常磐線などの既存の鉄道ネットワークと接続することで（図16）、都内に限らず広範囲に時間短縮便益が及び、空港アクセスの利便性が大きく向上する。

### 【今後の課題】

事業費や事業計画の深度化が必要である。事業スキーム等が未定であることから、関係機関による十分な調整が必要である。特に、ネットワークの効果を最大限に活用できるような計画を検討する必要がある。



図16 J R 東日本羽田アクセス線と接続する既存のネットワーク

## 第6章 今後の取組

本まとめに示した広域交通ネットワーク計画に関する都の考え方を交通政策審議会に提示し、次期答申への反映を求めていく。

なお、「東京の総合的な交通政策のあり方検討会」における議論等を踏まえ、まちづくりと連携した交通結節機能の充実など、ターミナル駅を中心とした取組の考え方についても、併せて交通政策審議会に示していく。

今後は、次期答申に基づいて、各路線の事業主体、収支採算性や技術的課題等について、国や鉄道事業者などと連携して、調整・検討の深度化を図っていく。

なお、複々線化など整備効果が高いものの、収支採算性など事業スキームに課題がある路線については、関係機関との調整状況を踏まえて、新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、適切に対応していく。

このような取組を進めることにより、東京の広域交通ネットワークの充実・強化に努めていく。



## 付属資料

広域交通ネットワーク計画検討委員会 委員名簿

委員長	日本大学教授	岸井 隆幸
副委員長	東京工業大学大学院教授	屋井 鉄雄
委員	東京都	政策企画局技術政策担当部長
		都市整備局企画担当部長
		都市整備局都市づくり政策部長
		都市整備局都市基盤部長
		建設局企画担当部長
		港湾局開発調整担当部長
		交通局企画担当部長
オブザーバー	国土交通省	鉄道局都市鉄道政策課長
		関東運輸局企画観光部長
		関東運輸局鉄道部長

(敬称略)



広域交通ネットワーク計画について

登録番号 (27) 24

《交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ》

平成27年7月 発行

編集・発行 東京都都市整備局都市基盤部交通企画課

東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

電話番号 (03) 5388-3284