

鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果

平成28年7月15日

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会

東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会

プロジェクトの分析結果

【はじめに】

2014年4月に国土交通大臣から交通政策審議会に対して、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について諮問がなされたところであり、概ね15年後(2030年頃)を念頭に置いて地下鉄、民鉄線及びJR在来線のほか、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道を対象として、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が答申された。

答申の中で鉄道ネットワークのプロジェクトの検討に際しては、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿に対して各プロジェクトがどの程度資するものであるかについて、需要推計等により可能な限り定量的に分析を行った。

また、輸送需要見通し、費用便益比等による社会的経済効果分析、財務分析等を可能な限り行っており、検討結果をプロジェクトごとに本書で示す。

【分析手法の概要】

プロジェクトの定量分析にあたっては、前提条件、分析手法等を可能な限り同一の考え方にに基づき設定することとし、複数のプロジェクトを統一的な基準で相対的に分析することとした。なお、サービスレベル(所要時間、運行本数、運賃等)や事業スキームは各プロジェクトの提案に基づき設定した。分析手法の概要を以下に示す。分析手法の詳細については、別途公表する「鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート」に記載する。

□ 分析結果の例

路線概要		需要動向(※3)				社会経済的効果(※4)					事業の社会的効率性(※5)			事業の持続性(※6)					
対象路線	区間	延長(km)(※1)	総事業費(億円)(※2)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
都心直結線	押上～泉岳寺	11.0	4,400	126.3 ～123.8	21.8 ～21.3	45.8 ～46.3	◎		○	◎+	◎	◎	1.1 ～1.1	4.6% ～4.5%	297 ～209	2.3 ～2.3	49% ～49%	16年 ～17年	都市利便

□ 路線概要

※1 延長:新規整備区間の延長を記載している。ただし、相互直通運転化の延長は未定であるため1.0kmと仮定した。

※2 総事業費:プロジェクトの分類別に下記の算出方法を用いて設定した。総事業費は概算建設費であり、車両費は除く。

①自治体・事業者から提案があった路線の新設に関する概算建設費は、近年の建設費の実態を踏まえて各構造形式及び工事の施工状況等に応じてAからCランクに分類した単価等を用いて、提案プロジェクトの路線の施工状況等を勘案して算出した。また、算出した概算建設費は平成25年度価格、消費税込み(10%)である。

②小委員会委員から提案があった路線の新設に関する概算建設費は、路線延長に一律単価を乗じて簡易的に算出した。なお、今回、委員から提案があった事業は、都心部・臨海地域地下鉄構想と常磐新線延伸との一体整備である。

③自治体・事業者から提案があった既設路線の改良に関する概算建設費は各プロジェクトの提案内容を受けて設定した。

□ 分析手法

需要推計結果をもとに下記の項目について分析を行った。本答申では、需要推計の前提条件である従業人口について、都心部等への集中傾向が、①2030年(平成42年)まで継続するケースと②2020年(平成32年)までは継続するケースを設定した。下線が引かれているものが②のケースとなっている。

※3 需要動向:プロジェクトの需要規模等を把握するため、下記項目について新規整備区間における輸送需要を基に算出した。ただし、複々線化については新規整備区間に既設路線分も含めた輸送需要を基に算出した。

- ・輸送密度:輸送人キロ/路線延長
- ・ピーク時最大断面輸送量:駅間の終日輸送量×ピーク率
- ・一人当たり平均トリップ長:新線利用者の鉄道乗車距離の平均値

※4 社会経済的効果:提案プロジェクトの政策課題への寄与度を把握するため下記政策課題に対して分析項目を設定し、それぞれの効果を相対的に比較した結果を政策課題毎に束ね、点数化した結果を4段階で整理した(◎+ 寄与度特大、◎ 寄与度大、○ 寄与度中、空欄 寄与度小)。

- ・混雑緩和:既設路線の混雑率緩和や混雑区間間の縮減
- ・速達性向上:目的地への所要時間短縮量
- ・都市機能の高度化:国際競争力の拠点へのアクセス利便性(所要時間短縮、乗換回数縮減)向上および鉄道不便地域の解消
- ・空港幹線駅アクセス:羽田空港、成田空港、新幹線駅へのアクセス利便性向上
- ・シームレス化:目的地への乗換回数縮減
- ・災害時の輸送対策/列車遅延対応:帰宅困難者の鉄道経路の代替性

※5 事業の社会的効率性:公共事業としての社会的効率性を把握するため、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012改訂版)に基づき費用便益分析を実施した。

- ・EIRRの表中が「-」の場合は、算出結果がマイナスとなったことを示す。

※6 事業の持続性:事業収支の見通しから、採算面での事業の成立性等を把握するため下記項目の分析を実施した。

- ・開業年営業損益比:開業年における収入/営業費を算出(事業スキーム適用なし、30年元利均等償還)。表中が「-」の場合は、算出結果が1.0を下回ったことを示す。
- ・無償資金率:金利を含む資金収支ベースで、30年で借入れ金を返済するために必要な建設費に対する無償資金の割合を算出(事業スキーム適用なし、30年元利均等償還)。表中が「-」の場合は、算出結果が無償資金の割合が100%以上となったことを示す。
- ・累積資金収支黒字転換年:補助制度を適用した資金収支ベース(金利含む)で、累積資金収支が黒字転換する開業後の経過年数を算出(事業スキーム適用あり、10年元金均等償還)
- ・事業スキーム(仮定):①「地下補助」とは、補助制度として、地下高速鉄道整備事業費補助を仮定していることを示す。
②「都市利便」とは、補助制度として、都市鉄道利便増進事業費補助を仮定していることを示す。
③「社会資本整備総合交付金」とは、補助制度として、社会資本整備総合交付金の活用を仮定していることを示す。

□ 分析結果の注意事項

・概算建設費は「自治体・事業者から提案があった路線の新設」「小委員会委員から提案があった路線の新設」「自治体・事業者から提案があった既設路線の改良」の分類別に算出方法が異なるため、概算建設費はもとより、これを用いて算出される費用便益分析や財務分析結果を分類間で相対的に比較することは適切ではない。また、既設路線の改良に関する概算建設費はプロジェクト別に算出方法に差異があると考えられるため、同分類間の相対的な比較は適切でなく、これを用いて算出される分析結果は参考値として扱うことが適当である。

・路線の新設に関する概算建設費は、社会的投資効果や採算性確保の可能性を大掴みで把握するための概算額であること、土壌汚染対策法の改正による土壌処理費用の増加や大深度法適用プロジェクトにおける防災設備等の設置など、想定が困難な建設費増加要因は含まれていない点に留意が必要である。なお、近年の建設資機材の高騰等により、今後建設費は増加する可能性がある点にも留意が必要である。

・累積資金収支黒字転換年の前提条件として設定した事業スキームは各プロジェクトの提案に基づき設定しており、事業実現化の検討にあたっては事業スキームの適用可能性等を別途検討した上で分析する必要がある。

プロジェクト一覧

プロジェクト番号	プロジェクト名
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	
空港アクセスの向上に資するプロジェクト	
1	都心直結線の 신설
2	羽田空港アクセス線の 신설
	京葉線・りんかい線相互直通運転化
3	新空港線の 신설
4	京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の 신설
国際競争力強化の拠点となる地域へのアクセス利便性の向上に資するプロジェクト	
5	常磐新線の延伸
6	都心部・臨海地域地下鉄構想の 신설及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
7	東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)
8	都心部・品川地下鉄構想の 신설

※ プロジェクト番号は便宜的なものであり、本文に記載された3グループごとに、起点が北にあるものから順に並べている。

プロジェクト番号	プロジェクト名
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	
9	東西交通大宮ルートの新設
10	埼玉高速鉄道線の延伸
11	東京12号線(大江戸線)の延伸
12	多摩都市モノレールの延伸(上北台～箱根ヶ崎)
	多摩都市モノレールの延伸(多摩センター～八王子)
	多摩都市モノレールの延伸(多摩センター～町田)
13	東京8号線の延伸(押上～野田市)
14	東京11号線の延伸
15	総武線・京葉線接続新線の 신설
16	京葉線の中央線方面延伸
	中央線の複々線化
17	京王線の複々線化
18	区部周辺部環状公共交通の新設
19	東海道貨物支線貨客併用化
	川崎アプローチ線の 신설
20	小田急小田原線の複々線化
	小田急多摩線の延伸
21	東急田園都市線の複々線化
22	横浜3号線の延伸
23	横浜環状鉄道の新設
24	いずみ野線の延伸

【プロジェクトの概要】

- 都心直結線の新設(押上～新東京～泉岳寺)
- ・押上駅において京成押上線と相互直通運転を行う。
 - ・泉岳寺駅において京急本線と相互直通運転を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
都心直結線	押上～泉岳寺	11.0	4,400	126.3 ～123.8	21.8 ～21.3	45.8 ～46.3	◎		○	◎+	◎	◎	1.1 ～1.1	4.6% ～4.5%	297 ～209	2.3 ～2.3	49% ～49%	16年 ～17年	都市利便

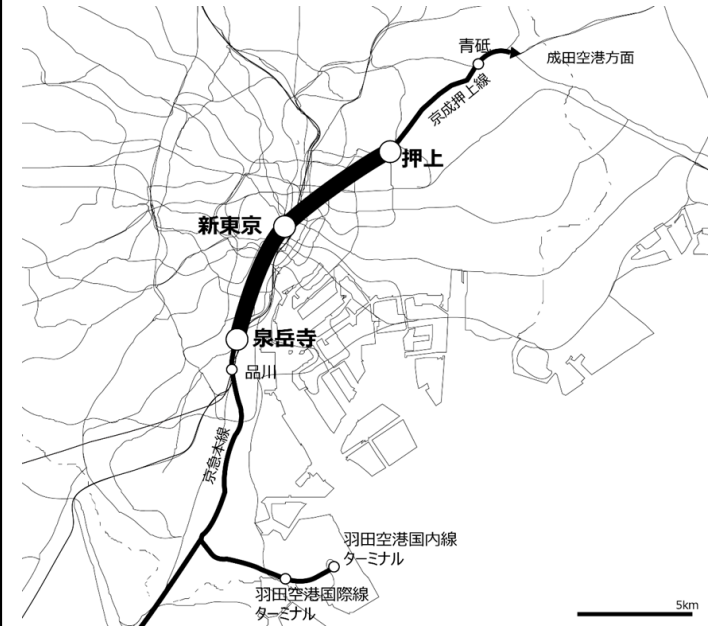
【意義】

- ・成田空港及び羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や都区部東部の観光拠点とのアクセス利便性の向上。
- ・京成本線、北総線、京急本線沿線等と都心やリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・都心部での大深度地下におけるトンネルや駅等の施工条件を考慮する必要があり、事業計画を精査した上で事業性が見極めが行われることを期待。
- ・さらに、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業主体や事業スキーム等について、十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

- 羽田空港アクセス線の新設(田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港)
- ・田町駅付近において東海道線と相互直通運転を行う。
 - ・大井町駅付近及び東京テレポート駅においてりんかい線と相互直通運転を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
羽田空港アクセス線	田町付近、大井町付近、東京テレポート～東京貨物ターミナル～羽田空港	20.5	3,400	38.1 ～38.0	8.8 ～8.7	46.2 ～46.5	◎	○		◎+	○	◎	1.1 ～1.1	4.5% ～4.5%	180 ～152	2.3 ～2.3	54% ～54%	18年 ～18年	都市利便

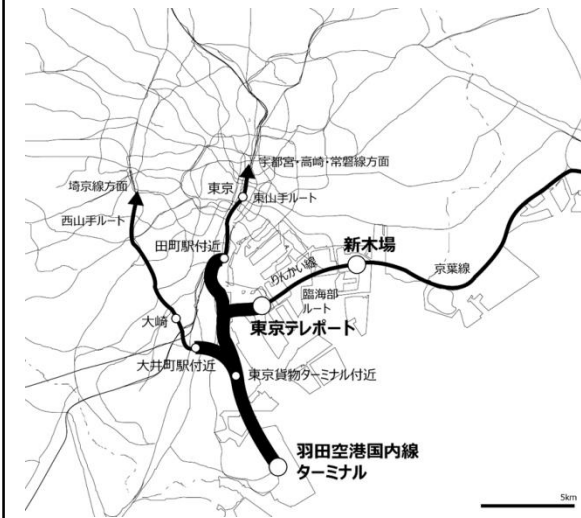
【意義】

- ・羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や新宿、渋谷、池袋、臨海部等副都心とのアクセス利便性の向上。
- ・JR東日本等の既存ネットワークとの直通運転による多方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上。
- ・東京駅で東北新幹線等と連携すること等により、北関東等と羽田空港との大幅なアクセス利便性の向上。
- ・休止線等の既存ストックを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能。

【課題】

- ・他の空港アクセス路線との補完関係を考慮しつつ、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において事業計画の検討の深度化を図るべき。
- ・羽田空港国際線ターミナルへの延伸については、今後の羽田空港国際化の状況を踏まえ、検討が行われることを期待。
- ・なお、久喜駅での東武伊勢崎線と東北本線の相互直通運転化等の工夫により、さらに広域からの空港アクセス利便性の向上に資する取組についても検討が行われることを期待。

【位置図】



【事業の概要】

京葉線・りんかい線相互直通運転化(新木場)

・新木場駅において京葉線とりんかい線の相互直通運転を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部收益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
京葉線/りんかい線相互直通運転化	新木場～葛西臨海公園	1.0	-	129.8 ~127.6	43.7 ~42.2	37.0 ~36.7			◎+	○	◎+		-	-	-	-	-	-	-

【意義】

- ・国際競争力強化の拠点である臨海副都心と舞浜地区・幕張新都心地区とのアクセス利便性の向上。
- ・さらに、羽田空港アクセス線(臨海部ルート)との連携により千葉方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上が可能。

【課題】

- ・関係鉄道事業者等において、運賃收受方法の課題等について、解決に向けた検討が行われることを期待。
- ・関連する空港アクセス路線等が整備される場合は、その整備効果が広範囲に及ぶよう本事業との連携を期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

新空港線の新設(矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居)

- ・矢口渡駅において東急多摩川線と相互直通運転を行う。
- ・大鳥居駅において京急空港線と相互直通運転を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的内部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
新空港線「蒲蒲線」(直通)	矢口渡～大鳥居	4.0	1,800	60.4 ～61.0	5.9 ～5.9	22.1 ～22.0	◎	◎	○	◎+		◎	2.0 ～1.9	9.0% ～9.0%	999 ～987	2.0 ～2.0	74% ～74%	32年 ～32年	都市便利
新空港線「蒲蒲線」(乗換・東急)	矢口渡～京急蒲田	1.7	1,300	45.5 ～45.9	3.6 ～3.6	16.8 ～16.7		◎	◎	◎	○	◎	1.9 ～1.9	9.0% ～8.8%	673 ～653	1.9 ～1.9	80% ～80%	34年 ～33年	都市便利

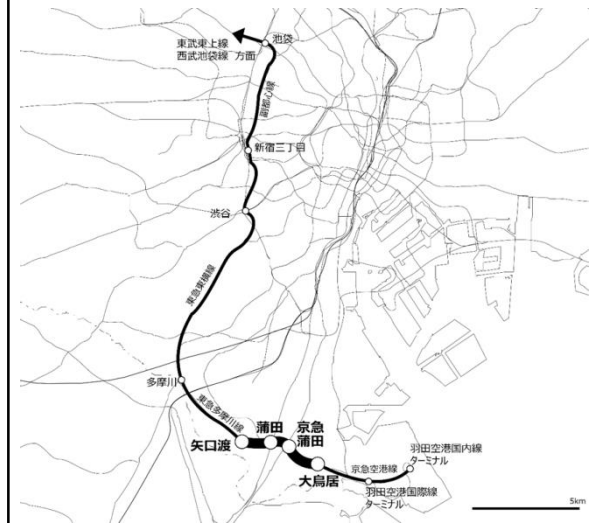
【意義】

- ・矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能。
- ・東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上。

【課題】

- ・矢口渡から京急蒲田までの事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき。
- ・大鳥居までの整備については、軌間異なる路線間の接続方法等の課題があり、さらなる検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設

・京急品川駅において改良(2面4線化)を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)
京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線	羽田空港国内線ターミナル駅	0.5	260	84.5 ~84.7	7.2 ~7.2	36.8 ~36.9		◎		◎+	○		3.8 ~3.7	18.1% ~17.9%	437 ~431

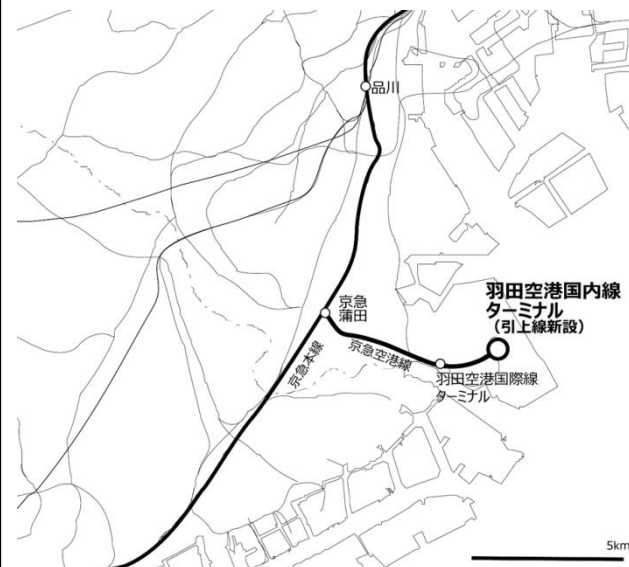
【意義】

・羽田空港発着列車の増発等によるアクセス利便性の向上。

【課題】

・鉄道事業者において、事業計画の十分な検討や関係者との調整が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

常磐新線の延伸(秋葉原～東京(新東京))

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部收益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
常磐新線延伸	秋葉原～東京	2.1	1,400	65.1 ～61.6	13.9 ～13.1	36.6 ～36.5		○	◎+		○	◎	1.2 ～1.2	5.4% ～4.9%	194 ～121	2.0 ～2.0	61% ～63%	21年 ～23年	都市利便

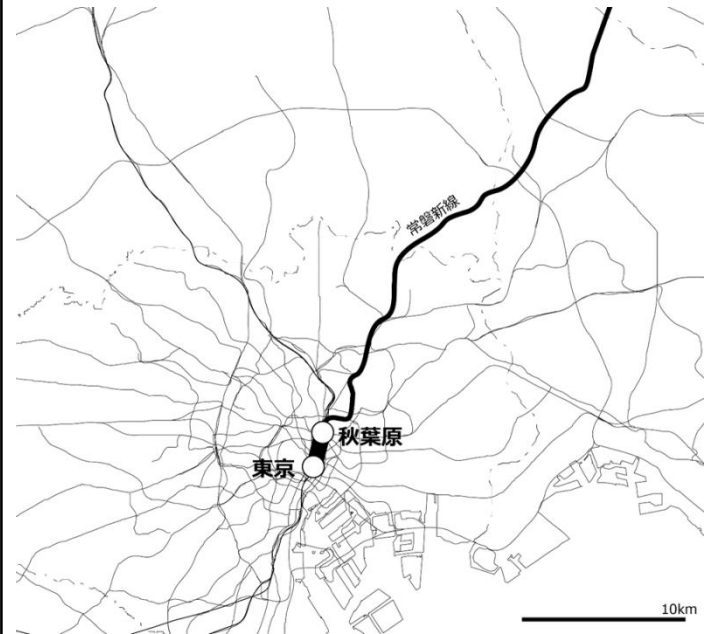
【意義】

- ・国際競争力強化の拠点であるつくば国際戦略総合特区を含む常磐新線沿線と都心とのアクセス利便性の向上。
- ・つくば国際戦略総合特区と新幹線のターミナルである東京駅を直接結ぶことによる研究開発拠点と圏域外との対流促進を期待。

【課題】

- ・高度に土地利用が進んだ都心での事業となるため、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、導入空間にかかる事業費等を踏まえつつ事業計画の十分な検討が行われることを期待。
- ・東京駅における鉄道ネットワークとの乗換利便性を向上させるため、東京駅周辺のお他路線との接続を考慮した駅の位置について、検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備（臨海部～銀座～東京）
 ・東京駅付近において常磐新線と相互直通運転を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値 (億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム (仮定)	
都心部・臨海地域地下鉄構想	新銀座～新国際展示場	4.8	2,600	47.2 ～46.4	7.9 ～7.8	20.3 ～20.1		◎	◎+			◎	0.7 ～0.7	2.3% ～2.1%	-383 ～-429	1.5 ～1.5	74% ～75%	36年 ～38年	地下補助
常磐新線延伸・臨海部地下鉄接続新線 都心部・臨海地下鉄構想 (一体整備)	秋葉原～東京～新銀座 ～新国際展示場	8.6	6,500	102.1 ～98.9	27.7 ～26.6	26.4 ～26.1	◎	◎+	◎+	◎+	◎	◎	1.6 ～1.5	7.4% ～6.8%	1,847 ～1,487	2.2 ～2.2	52% ～54%	18年 ～19年	都市利便

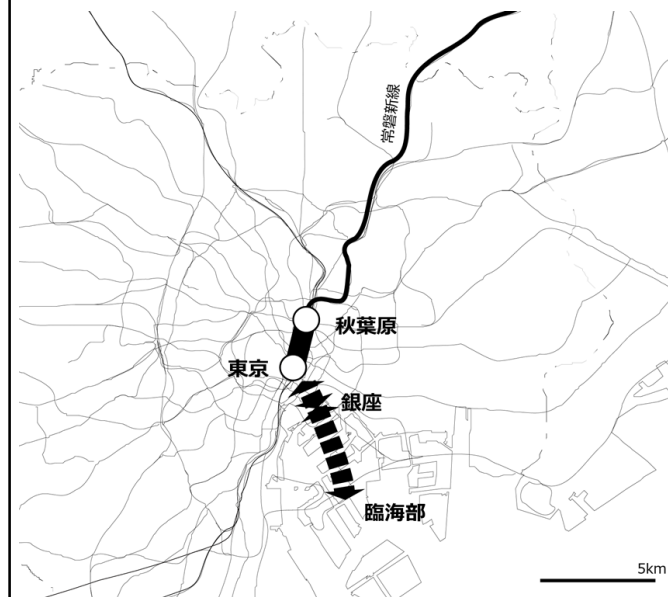
【意義】

- ・国際競争力強化の拠点である都心と臨海副都心とのアクセス利便性の向上。
- ・山手線等の混雑の緩和。

【課題】

- ・都心部・臨海地域地下鉄構想は事業性に課題があり、検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について、十分な検討が行われることを期待。
- ・また、事業性の確保に向けて、都心部・臨海地域地下鉄構想と<5>の常磐新線延伸を一体で整備し、常磐新線との直通運転化等を含めた事業計画について、検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値 (億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
東京8号線延伸	豊洲～住吉	5.2	1,500	105.4 ～103.2	15.4 ～15.0	20.7 ～20.4	◎		◎+		○	◎	2.1 ～2.0	9.6% ～9.3%	911 ～840	2.1 ～2.1	69% ～71%	25年 ～26年	都市利便

【意義】

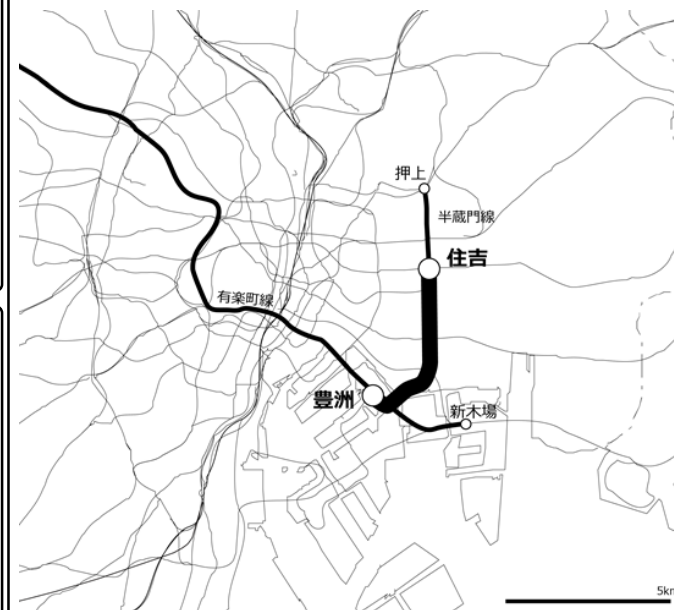
- 国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上。

- 京葉線及び東西線の混雑の緩和。

【課題】

- 事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

都心部・品川地下鉄構想の新設(白金高輪～品川)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送 密度 (千人/ 日)	ピーク 時最大 断面輸 送量 (千人/ h)	一人当 たり平 均トリ ップ長 (km/ 人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑 緩和	速達性 向上	都市機 能の高 度化	空港 幹線駅 アクセス	シーム レス化	災害時 の輸送 対策/列 車遅延 対応	B/C 費用便 益比	EIRR 経済的 内部収 益率	NPV 純現在価値 (億円)	開業年 営業損 益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年 および 事業スキーム(仮定)	
都心部・品川地下鉄構想	白金高輪～品川	2.0	1,600	75.8 ～73.3	8.7 ～8.4	20.2 ～20.1		○	◎+	◎+	◎	◎	1.2 ～1.2	5.3% ～4.9%	205 ～147	1.6 ～1.6	64% ～66%	25年 ～26年	地下補助

【意義】

・六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上。

【課題】

・検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

東西交通大宮ルートの新設(大宮～さいたま新都心～浦和美園(中量軌道システム))

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
東西交通大宮ルート(LRT)	大宮～浦和美園	12.0	400	7.8 ～7.8	2.7 ～2.7	23.0 ～22.7							1.1 ～1.1	4.7% ～4.4%	25 ～15	- ～-2	- ～-2	発散 ～発散	社会資本整備総合交付金

【意義】

・まちづくりが進められている大宮駅周辺地区と浦和美園地区とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において、需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

・また、導入空間の確保を含めたルートについて、検討が行われることも期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

埼玉高速鉄道線の延伸(浦和美園～岩槻～蓮田)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部收益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)
埼玉高速鉄道線延伸	浦和美園～岩槻	7.1	1,000	15.3 ～14.9	2.1 ～2.0	34.7 ～34.4						0.5 ～0.4	0.3% ～0.0%	-288 ～-311	1.4 ～1.5	95% ～93%	発散 ～発散	都市利便
埼玉高速鉄道線延伸	浦和美園～蓮田	13.7	2,200	15.5 ～15.1	2.9 ～2.8	34.1 ～33.8						0.4 ～0.4	— ～—	-777 ～-816	1.5 ～1.4	91% ～96%	発散 ～発散	都市利便

【意義】

・埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

・事業性に課題があるため、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

東京12号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値 (億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム (仮定)	
東京12号線延伸 (単独整備)	光が丘～大泉学園町	4.0	900	50.3 ～49.2	13.2 ～12.9	22.7 ～22.7			◎+				2.1 ～2.0	10.0% ～9.6%	563 ～519	1.5 ～1.5	53% ～54%	19年 ～19年	地下補助
東京12号線延伸 (一体整備)	光が丘～大泉学園町 大泉学園町～東所沢	12.1	2,300	43.7 ～42.6	17.2 ～16.7	24.7 ～24.6			◎+				1.2 ～1.2	5.4% ～5.1%	311 ～240	1.8 ～1.8	75% ～77%	33年 ～36年	都市利便
東京12号線延伸 (段階整備)	大泉学園町～東所沢	8.1	1,400	28.8 ～28.2	6.5 ～6.2	29.1 ～29.0							0.9 ～0.8	3.1% ～2.8%	-121 ～-157	- ～-	- ～-	発散 ～発散	都市利便

【意義】

・都区部北西部、北多摩北部及び埼玉県南西部と都心部とのアクセス利便性の向上。

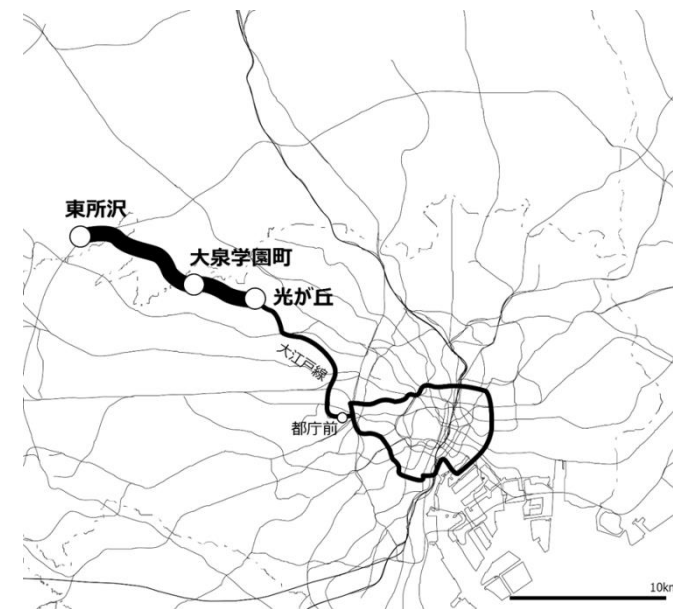
【課題】

・光が丘から大泉学園町までの延伸については、導入空間となりうる道路整備が進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき。

・大泉学園町から東所沢までの延伸については、事業性に課題があり、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

・なお、光が丘から東所沢までの延伸（一体整備）については、東京都と埼玉県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体が協調して事業主体を含めた事業計画について検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

多摩都市モノレールの延伸(上北台～箱根ヶ崎)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
多摩都市モノレール延伸	上北台～箱根ヶ崎	7.2	800	12.4 ～12.3	5.3 ～5.2	26.4 ～25.9			○				1.1 ～1.0	4.5% ～4.2%	33 ～16	1.4 ～1.4	64% ～68%	1年 ～1年	社会資本整備総合交付金

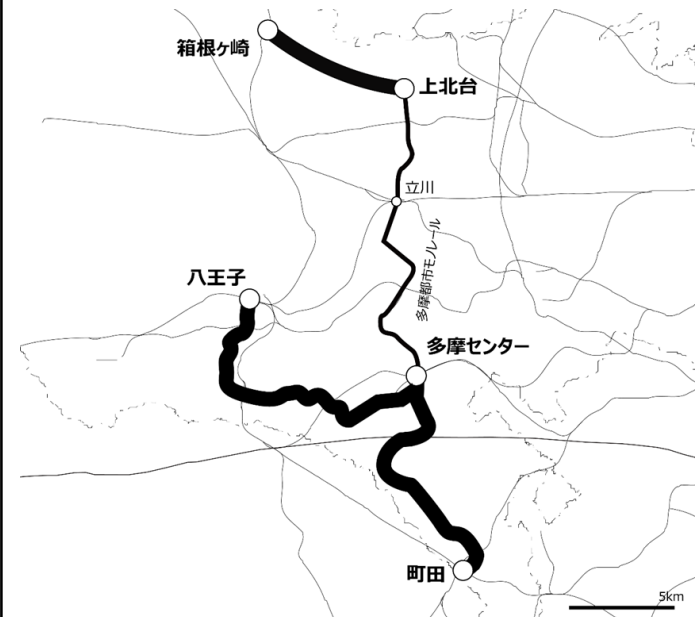
【意義】

・多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上。

【課題】

・導入空間となりうる道路整備が進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

多摩都市モノレールの延伸（多摩センター～八王子）

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C 費用便益比	EIRR 経済的內部収益率	NPV 純現在価値 (億円)	開業年 営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年 および 事業スキーム(仮定)	
多摩都市モノレール延伸	多摩センター～八王子	16.1	1,900	19.7 ～19.9	2.1 ～2.1	23.6 ～23.3							0.5 ～0.5	0.6% ～0.6%	-516 ～-517	- ～二	- ～二	発散 ～発散	社会資本整備総合交付金

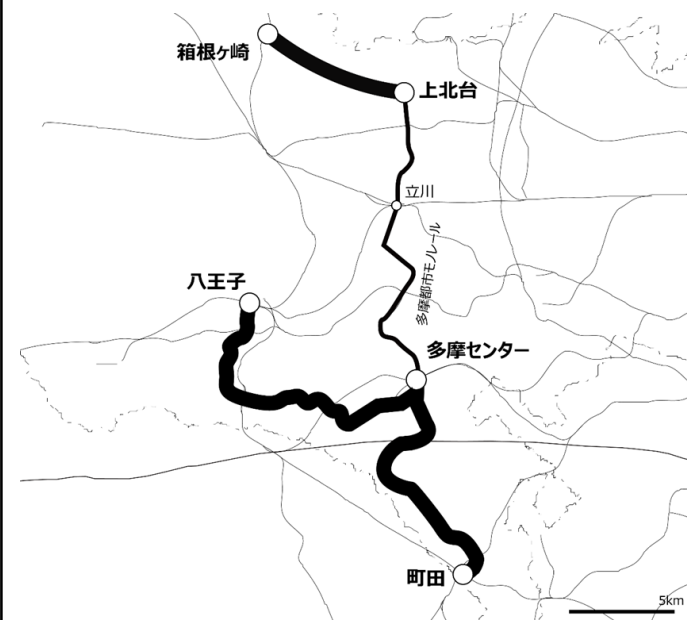
【意義】

・多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

・事業性に課題があるため、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

多摩都市モノレールの延伸（多摩センター～町田）

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部收益率	NPV純現在価値 (億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム (仮定)	
多摩都市モノレール延伸	多摩センター～町田	13.4	1,700	36.9 ～37.0	5.4 ～5.3	30.6 ～30.3			○			◎	1.3 ～1.3	5.9% ～5.8%	305 ～290	1.6 ～1.6	38% ～38%	1年 ～1年	社会資本整備総合交付金

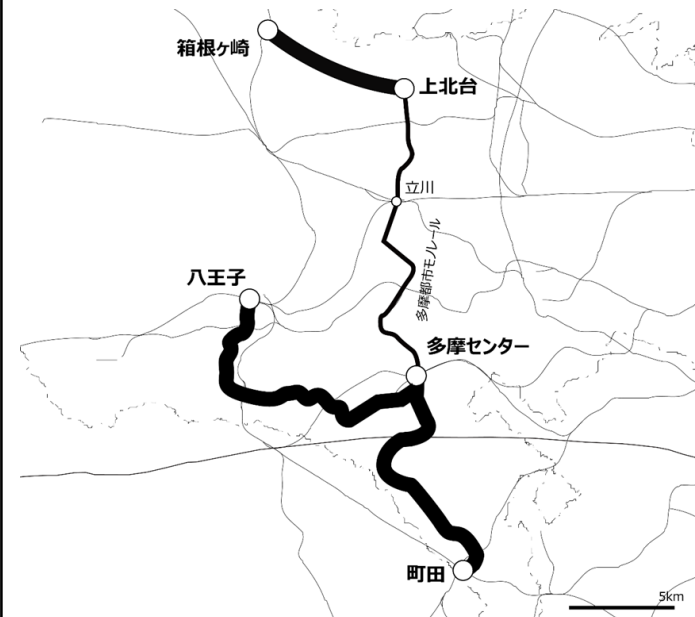
【意義】

・多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上。

【課題】

・導入空間となりうる道路整備が前提となるため、その進捗を見極めつつ、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

東京8号線の延伸（押上～野田市）

・住吉～四ツ木間は東京11号線を共用する。

【分析結果】

対象路線	路線概要		需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性				
	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値 (億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
東京8号線延伸 (単独整備)	押上～野田市	30.5	5,800	40.6 ～38.9	12.1 ～11.6	24.1 ～24.0		○	◎				0.5 ～0.5	0.1% ～-%	-1,825 ～-1,925	- ～二	- ～二	発散 ～発散	都市利便

【意義】

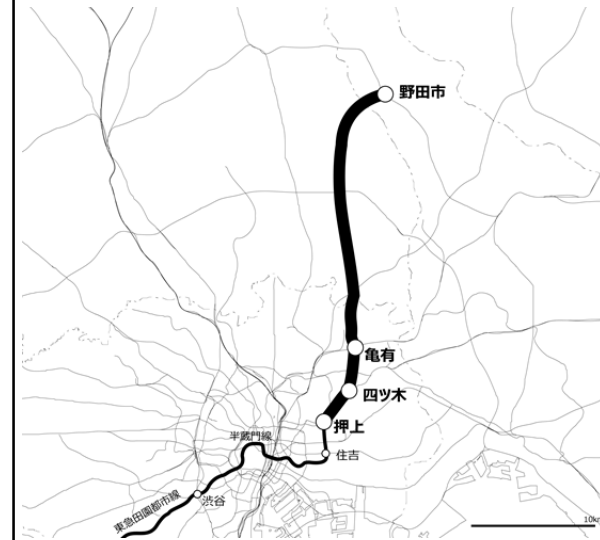
・都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

・事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

・なお、茨城県が、東京の都市機能のバックアップ等の観点から、東京都心と近隣地域（茨城県西・南部地域）とのアクセスを改善する道路・鉄道網の強化策として、更なる延伸について検討している。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

東京11号線の延伸(押上～四ツ木～松戸)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)
東京11号線延伸(単独整備)	押上～松戸	12.8	3,800	35.7 ～34.2	9.9 ～9.6	21.0 ～20.8						0.3 ～0.3	— ～二	-1,638 ～-1,699	— ～二	— ～二	発散 ～発散	都市利便

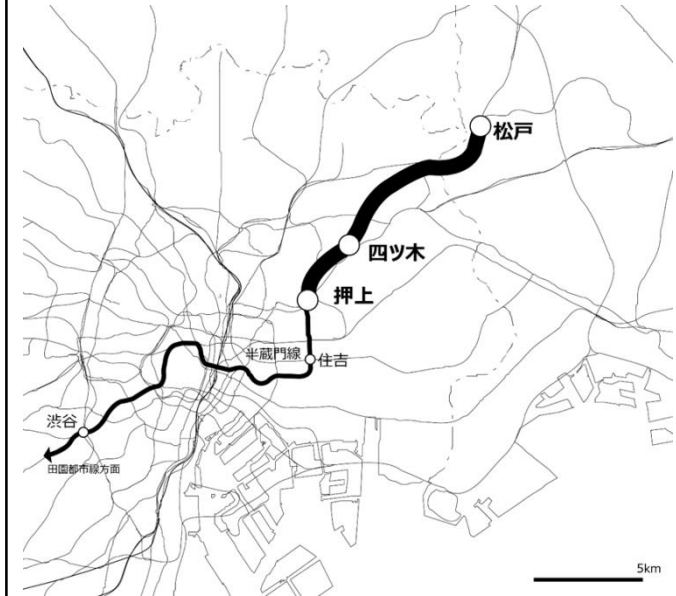
【意義】

・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。

【課題】

・事業性に課題があり、東京都と千葉県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

総武線・京葉線接続新線の新設(新木場～市川塩浜付近～津田沼)

- ・新木場から市川塩浜付近までは複々線化を行い、市川塩浜付近から津田沼までは総武線と京葉線を接続する事業を行う。
- ・津田沼駅において、総武線と相互直通運転を行う。
- ・新木場駅において、りんかい線と相互直通運転を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
総武線・京葉線接続線新線、京葉線複々線化(単独整備)	新木場～幕張電車区	23.5	4,700	165.0 ～159.9	68.6 ～66.1	35.3 ～35.1	◎	◎	◎		◎	◎	0.8 ～0.8	2.9% ～2.6%	-517 ～-635	- ～二	- ～二	発散 ～発散	地下補助
京葉線複々線化 京葉線・りんかい線相互直通運転化(一休整備)	新木場～市川塩浜付近 新木場～葛西臨海公園	15.0	1,500	241.8 ～235.7	46.2 ～44.6	32.8 ～32.6	◎+		○				1.2 ～1.1	4.9% ～4.8%	146 ～129	-	-	-	-

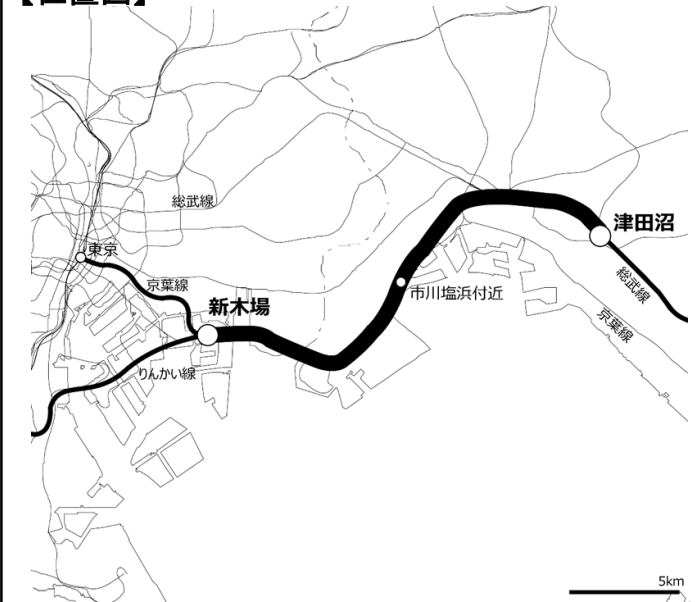
【意義】

- ・千葉方面と臨海副都心とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・総武線・京葉線接続線新線については、事業性に課題があるため、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・なお、京葉線の新木場から市川塩浜付近までの複々線化については、りんかい線との相互直通運転化と合わせて、検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

京葉線の中央線方面延伸(東京～三鷹)

- ・東京から三鷹までは京葉線を地下で延伸し、三鷹駅において中央線と相互直通運転を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
京葉線延伸(単独整備)	東京～三鷹	19.5	4,500	148.1 ~139.4	25.4 ~24.0	35.9 ~36.0	◎	◎+	◎+		◎+	◎	1.6 ~1.4	7.1% ~6.3%	1,465 ~1,092	- ~二	- ~二	発散 ~発散 地下補助	

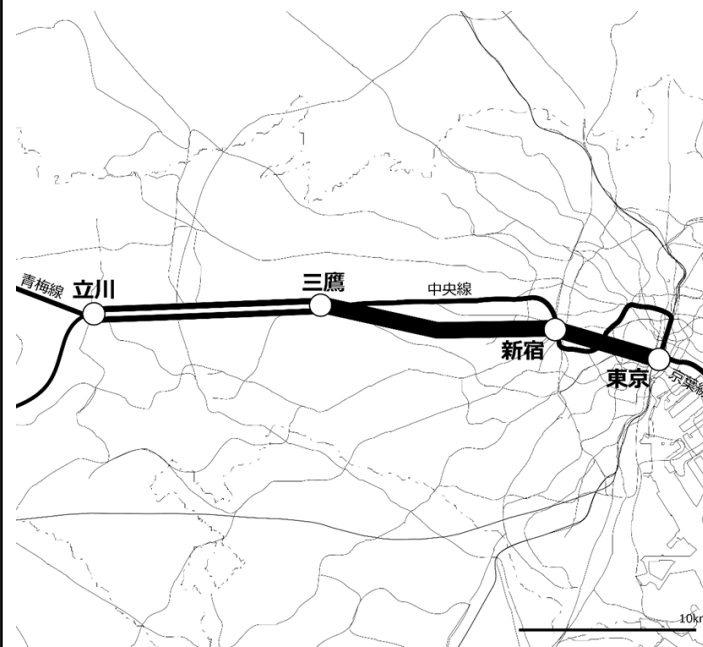
【意義】

- ・中央線の混雑の緩和。
- ・東京都西部や千葉方面と都心部とのアクセス利便性の向上。
- ・湘南新宿ラインや上野東京ラインによる高速南北軸と遜色のない高速東西軸の形成。

【課題】

- ・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

中央線の複々線化(三鷹～立川)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性		
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送 密度 (千人/ 日)	ピーク時 最大断面 輸送量 (千人/ h)	一人当 たり平均 トリップ 長 (km/ 人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析		
							混雑 緩和	速達性 向上	都市機 能の高 度化	空港 幹線駅 アクセス	シーム レス化	災害時 の輸送 対策/列 車遅延 対応	B/C 費用便 益比	EIRR 経済的 内部取 益率	NPV 純現在価値 (億円)
中央線複々線化	三鷹～立川	13.1	3,600	593.7 ～573.3	111.5 ～106.7	40.9 ～40.8	◎+	◎+	◎				1.8 ～1.7	8.4% ～7.9%	1,766 ～1,554

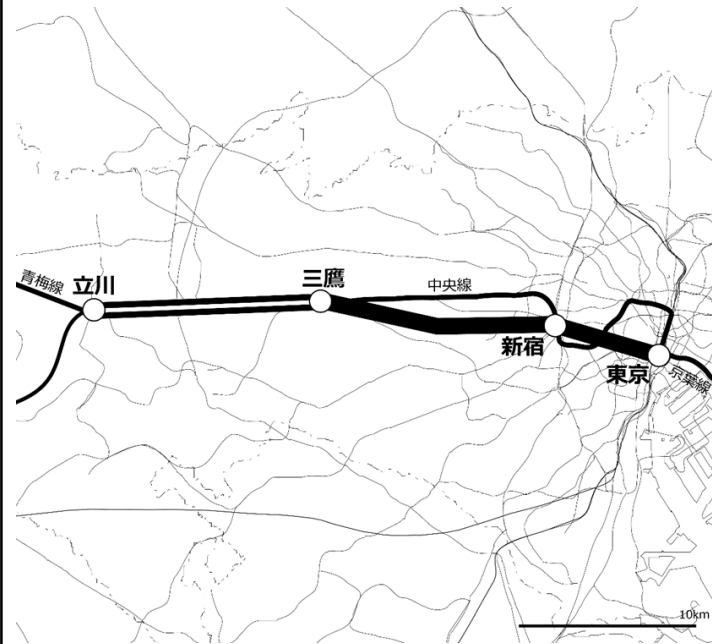
【意義】

- ・中央線の混雑の緩和。
- ・東京都西部と都心部とのアクセス利便性の向上。

【課題】

- ・関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業スキームを含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

京王線の複々線化(笹塚～調布)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性		
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送 密度 (千人/ 日)	ピーク時 最大断 面輸送 量 (千人/ h)	一人当 たり平 均トリ ップ長 (km/ 人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析		
							混雑 緩和	速達性 向上	都市機 能の高 度化	空港 幹線駅 アクセス	シーム レス化	災害時 の輸送 対策/列 車遅延 対応	B/C 費用便 益比	EIRR 経済的 内部収 益率	NPV 純現在価値 (億円)
京王線複々線化	笹塚～調布	11.9	1,695	547.4 ～507.5	90.1 ～87.4	38.7 ～38.8	◎	◎	◎				2.0 ～1.8	9.3% ～8.6%	987 ～826

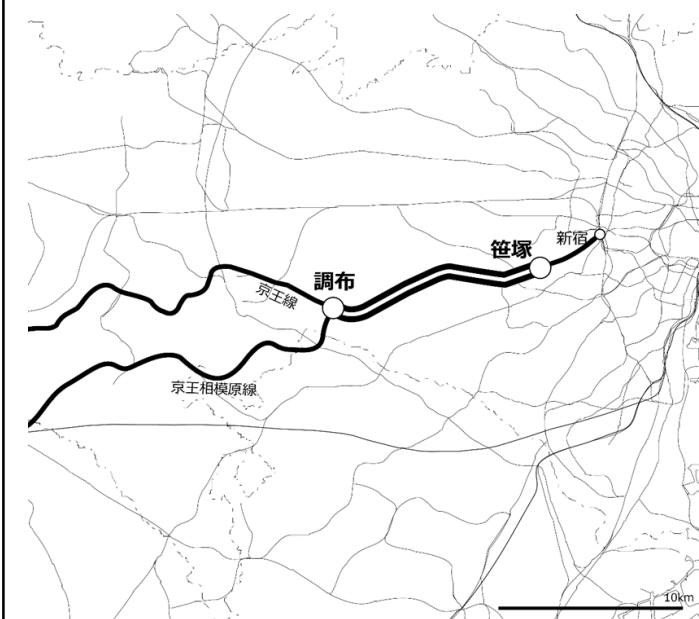
【意義】

- ・京王線の混雑の緩和。
- ・東京都西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。
- ・橋本駅へのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業スキームを含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

区部周辺部環状公共交通の新設(葛西臨海公園～赤羽～田園調布)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)		
区部周辺部環状公共交通(単独整備)	葛西臨海公園～多摩川	60.7	12,400	38.0 ～38.1	7.3 ～7.3	18.8 ～18.8		◎	◎			◎		0.7 ～0.7	2.3% ～2.3%	-1,924 ～-1,956	1.3 ～1.3	76% ～76%	41年 ～41年	地下補助

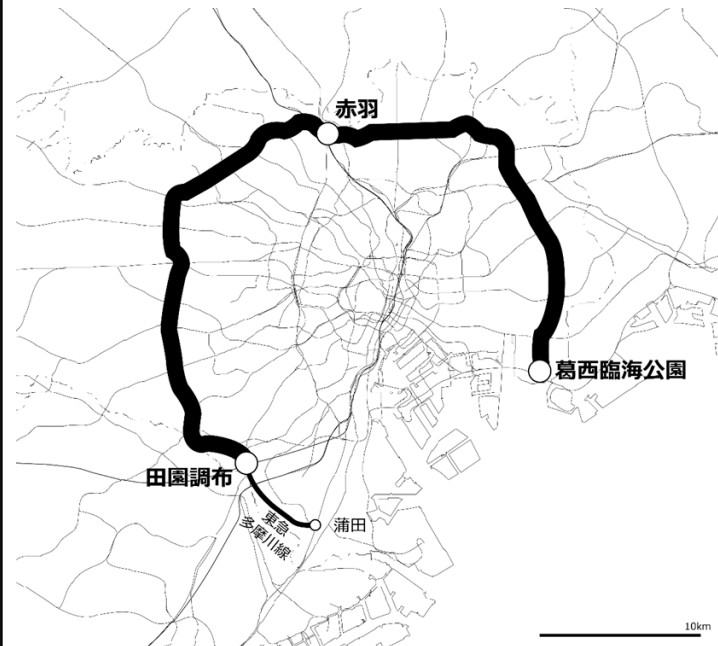
【意義】

・環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・また、高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について、検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

東海道貨物支線貨客併用化（品川・東京レポート～浜川崎～桜木町）

・東海道貨物支線の貨客併用化を図るとともに、一部区間については路線の新設を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)		
東海道貨物支線貨客併用化	東京レポート～桜木町 品川～東京貨物ターミナル	33.3	5,500	30.8 ～30.2	6.3 ～6.3	29.2 ～28.7	◎		○				◎	0.3 ～0.3	— ～二	-2,413 ～-2,466	— ～二	— ～二	発散 ～発散	都市利便

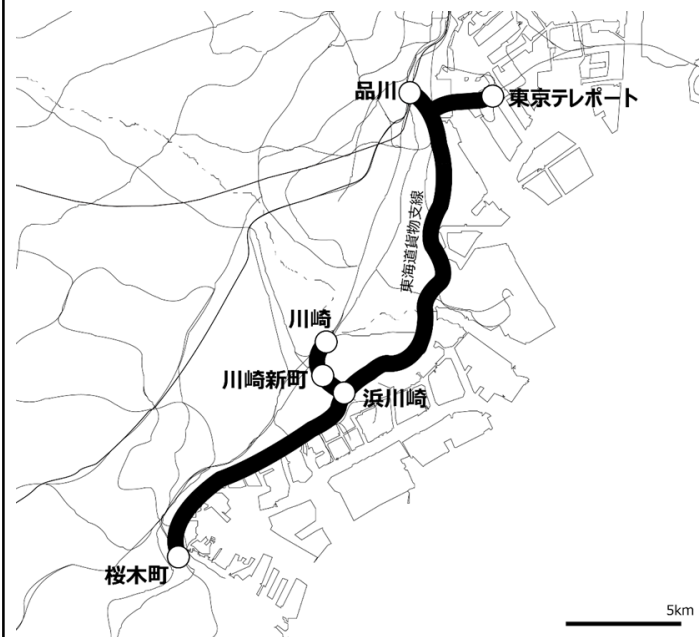
【意義】

・都心部や横浜方面と京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

・事業性に課題があり、複数の都県・政令市を跨る路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、貨物輸送への影響等も考慮しつつ、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

川崎アプローチ線の新設(浜川崎～川崎新町～川崎)

・川崎アプローチ線については、浜川崎から川崎新町までは南武線の改良、川崎新町から川崎までは路線の新設を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
川崎アプローチ線	川崎～浜川崎	3.3	300	11.9 ～11.9	3.9 ～3.9	16.4 ～16.5					○		1.7 ～1.6	7.7% ～7.2%	111 ～96	— ～二	— ～二	発散 ～発散	都市利便

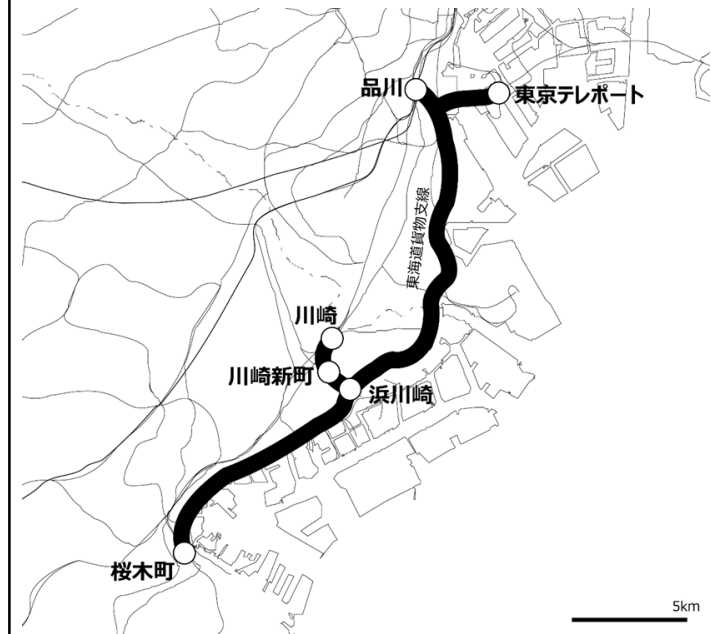
【意義】

・川崎駅と川崎臨海部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において採算性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、貨物輸送への影響等も考慮しつつ、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

- 小田急小田原線の複々線化(登戸～新百合ヶ丘)
- ・登戸から新百合ヶ丘までは複々線化を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性		
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析		
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的内部収益率	NPV純現在価値(億円)
小田急小田原線複々線化	登戸～新百合ヶ丘	6.3	1,493	587.8 ～567.6	108.6 ～104.8	42.5 ～42.3	◎	◎+	◎+				3.0 ～2.9	13.7% ～13.1%	1,793 ～1,651

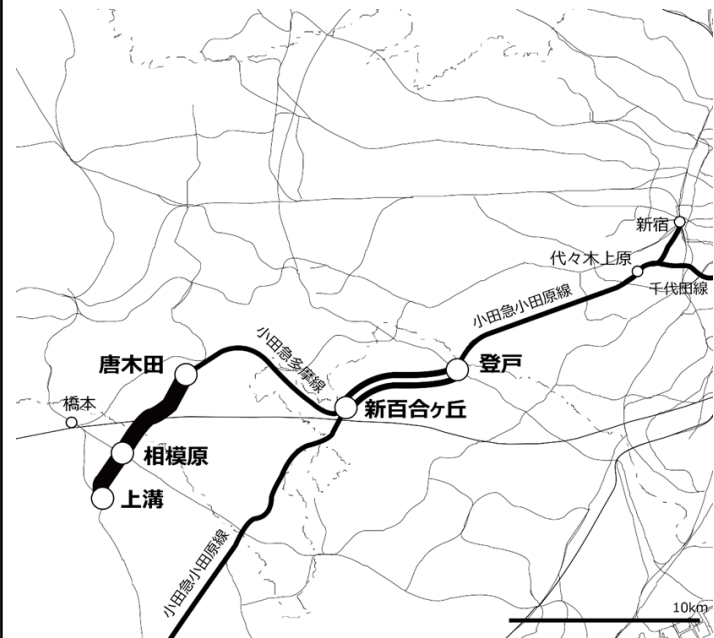
【意義】

- ・小田急小田原線の混雑の緩和。
- ・東京圏南部地域と都心部とのアクセス利便性の向上。

【課題】

- ・関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業スキームを含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

小田急多摩線の延伸(唐木田～相模原～上溝)

・唐木田から上溝までは延伸を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
小田急多摩線延伸(単独整備)	唐木田～上溝	8.8	1,300	45.7 ～44.6	6.2 ～6.1	37.6 ～37.2						◎	1.3 ～1.2	5.8% ～5.5%	231 ～184	1.6 ～1.5	89% ～91%	発散 ～発散	都市利便
小田急多摩線延伸(段階整備)	上溝～本厚木	17.0	2,100	24.8 ～24.6	4.1 ～4.1	39.0 ～38.6						◎	0.5 ～0.5	0.4% ～0.3%	-650 ～-663	— ～—	— ～—	発散 ～発散	都市利便

【意義】

・相模原市及び町田市と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

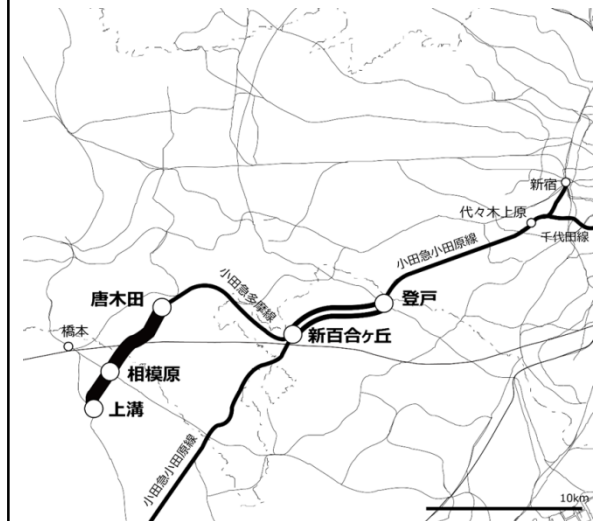
【課題】

・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において、採算性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を着実に進めた上で、費用負担のあり方を含む事業計画について十分な検討が行われることを期待。

・また、東京都と神奈川県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体が協調して検討が行われることも期待。

・なお、関係地方公共団体において更なる延伸を検討する場合には、本区間の整備の進捗状況を踏まえて行うことが適当である。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

東急田園都市線の複々線化(溝の口～鷺沼)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的效果						事業の社会的効率性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部收益率	NPV純現在価値(億円)	
東急田園都市線複々線化	溝の口～鷺沼	4.3	800	441.1 ～431.0	83.6 ～81.9	19.9 ～19.8	◎					○		1.2 ～1.1	5.1% ～4.7%	77 ～50

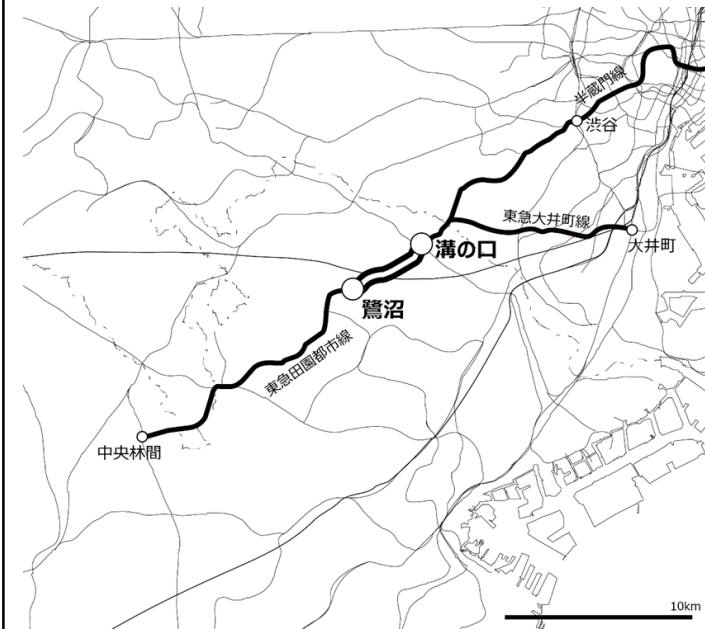
【意義】

- ・東急田園都市線の混雑の緩和。

【課題】

- ・関係地方公共団体・関係鉄道事業者等において、鉄道事業者が検討中の整備方式を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

横浜3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
横浜3号線延伸	あざみ野～新百合ヶ丘	6.4	1,700	54.0 ～54.3	8.6 ～8.6	23.6 ～23.5			○				1.5 ～1.5	6.9% ～6.8%	492 ～485	1.4 ～1.4	77% ～77%	44年 ～43年	地下補助

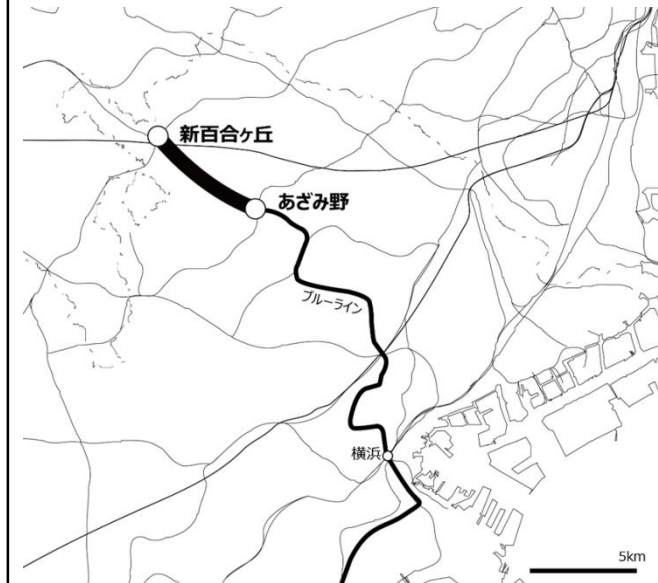
【意義】

・横浜市北部や川崎市北部と横浜市中心部とのアクセス利便性の向上。

【課題】

・横浜市と川崎市に跨がる路線であるため、事業化に向けて両市が協調して、費用負担のあり方や事業主体を含めた事業計画について、合意形成を進めるべき。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

横浜環状鉄道の新設(日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
横浜環状鉄道	日吉～鶴見、中山～根岸～元町・中華街	34.4	7,700	41.7～41.7	7.4～7.4	22.3～22.3		○	◎				0.8～0.8	2.9%～2.8%	-805～-836	1.2～1.2	93%～93%	発散～発散	地下補助

【意義】

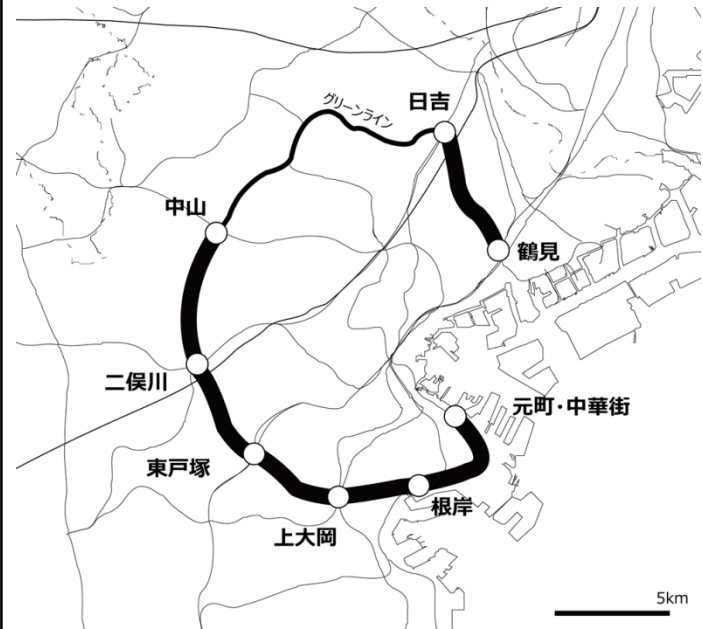
・横浜市内の主要地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

・事業性に課題があるため、横浜市等において事業性の確保に向けた取組等を進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

・また、整備効果や事業性の高い区間を優先するなど整備方策についても検討が行われることを期待。

【位置図】



【プロジェクトの概要】

いずみ野線の延伸(湘南台～倉見)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)
いずみ野線延伸	湘南台～慶応大学SFC周辺	3.0	400	9.4 ～9.2	2.0 ～2.0	32.3 ～31.9						0.4 ～0.3	— ～二	-157 ～-163	— ～二	— ～二	発散 ～発散	都市利便
いずみ野線延伸	湘南台～倉見	8.0	800	10.1 ～9.9	2.6 ～2.6	31.7 ～31.4						0.2 ～0.2	— ～二	-360 ～-369	— ～二	— ～二	発散 ～発散	都市利便

【意義】

・神奈川県央部と横浜市中心部や都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

・事業性に課題があるため、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる新たなまちづくりや広域交通の拠点整備の取組等を進めた上で、関係鉄道事業者等とともに事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】

