

## 既設路線の改良等の事業

既存ストックの高度利用を図るための既設路線の改良等の事業として、現時点で必要と考えられるものは次のとおりである。

### 貨物線の旅客線化等

- ・ J R 山手貨物線の恵比寿と大崎間を旅客線化し、埼京線として運行する。その際、大崎駅を改良し東京臨海高速鉄道臨海副都心線との相互直通運転化を図る。

### 相互直通運転化のための改良

- ・ 東京急行電鉄東横線渋谷と代官山間を地下化し、渋谷駅で営団13号線との相互直通運転化を行うことにより、東武鉄道東上線・西武鉄道池袋線、営団13号線、東京急行電鉄東横線・みなとみらい2 1線の各線のネットワーク化を図る。その際、渋谷駅等における他の鉄道相互間の乗継ぎ円滑化を確保する。

### 既設線の線増等

- ・ 東武鉄道野田線の春日部と岩槻間、逆井と六実間、新鎌ヶ谷と馬込沢間を複線化する。（輸送力増強）
- ・ 京浜急行電鉄本線及び空港線の連続立体交差化事業に併せて、京急蒲田駅を2層化し本線と空港線の平面交差を解消するとともに京急蒲田駅接続部分を複線化する。（輸送力増強、直通運転化）
- ・ 東京モノレール浜松町駅を J R 浜松町駅の東側に移設するとともに、浜松町駅接続部分を複線化する。（輸送力増強、乗換円滑化）
- ・ 京王電鉄京王線及び相模原線の連続立体交差化事業に併せて、調布駅を改良するとともに両線の平面交差を解消する。（輸送力増強）
- ・ J R 池袋駅付近における埼京線と山手貨物線の立体交差化、信号保安施設改良等により、池袋駅での同一ホーム・同一方向乗換えを図るとともに、埼京線に係る池袋と新宿間の輸送力増強を図る。（輸送力増強、乗換円滑化）
- ・ J R 五日市線、 J R 成田線及び J R 相模線については、沿線開発の進捗等に伴う輸送需要動向を勘案し、信号保安施設改良、行違い施設の新設等を行う。（輸送力増強）

### 折返し、追抜き線等の整備

- ・ 営団東西線九段下折返し線の折返し能力を向上する。（輸送力増強）
- ・ 京成電鉄八広駅に追抜き線を整備する。（急行運転化による速達性の向上）
- ・ 東京急行電鉄大井町線旗の台駅に追抜き線の整備及び大井町駅のホーム延伸

等を行う。（速達性の向上、輸送力増強）

- ・ J R 京葉線海浜幕張駅に折返し施設を新設し、武蔵野線方面からの乗入れを延伸する。（利便性向上）
- ・ J R 浦和駅に東北貨物線の旅客用ホームを新設する。（利便性向上）
- ・ J R 山手線、都営新宿線、営団東西線等における信号保安施設等を改良する。（輸送力増強、速達性の向上等）

鉄道駅の改良（既述分を除く）

- ・ J R 及び京成電鉄の日暮里駅、J R 及び小田急電鉄の小田原駅、J R 大井町駅を改良する。（乗換利便性向上）
- ・ 営団地下鉄東陽町駅及び六本木駅、京浜急行電鉄横浜駅、J R 田町駅及び栗橋駅、相模鉄道希望ヶ丘駅及びかしわ台駅、京王電鉄飛田給駅を改良する。（ホーム等の混雑緩和、旅客流動の円滑化等）

列車の長編成化等

- ・ 都営三田線において、車両編成を 8 両化する。（輸送力増強）
- ・ 相模鉄道において、ラッシュ時間帯の全ての車両編成を 10 両化する。（輸送力増強）
- ・ 京王電鉄井の頭線において大型車両の導入を、また、J R 中央線、東海道線等において幅広車両等の導入を行う。（輸送力増強）