

＜東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する検討会＞

調査対象路線(案)について

- ・東京圏における都市鉄道のあり方について 1
- ・国際競争力強化に資する鉄道プロジェクトの概要 4
- ・調査対象路線の選定(提案) 13

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（１）

東京圏の都市鉄道に係る現状認識

- ネットワークの稠密性やサービス水準は、世界に誇るべき水準。
- 都市間の国際競争の激化、訪日外国人の増加、少子高齢化や人口減少、災害リスクの高まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 空港アクセスの改善、混雑緩和等については、着実な取組がなされてきたが、更なる取組が必要。
- 加えて、駅空間の質の向上、遅延対策、災害対策の必要性が増大。

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

① 国際競争力の強化に資する都市鉄道

- ・ 都心のみならず、東京圏に複数点在するビジネス・観光等の拠点と空港・新幹線駅とのアクセスを強化。
- ・ 国際競争力強化の拠点となるまちづくりの進展とシンクロして駅や路線を整備。整備時期、費用負担等について、開発サイド等との連携を強化。

② 豊かな国民生活に資する都市鉄道

- ・ 朝のピーク時間帯の混雑緩和に加え、夜間等の朝のピーク時間帯以外の混雑へも対応。
- ・ 鉄道事業者間はもちろん、他モードも含めた移動全体のシームレス化をより一層推進。

③ まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道

- ・ すべての人が安心・安全に都市鉄道を利用出来るようユニバーサルデザイン化を推進。
- ・ 郊外部における「鉄道沿線まちづくり」に向けて関係者の連携を強化。

④ 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～

- ・ 駅の関係者が一堂に会して、課題の共有と調整を図る場（駅まち会議）を設置し、PDCAサイクルを実施しながら駅に係る課題を解決する「駅まちマネジメント」（駅マネ）を推進。
- ・ 駅ナカ店舗の再配置やベンチの設置等による分かりやすくゆとりある駅空間を形成。
- ・ 自由通路等の整備による駅周辺の回遊性の向上やまちの顔としてのデザイン性向上等により、まちとの一体性を創出。

⑤ 信頼と安心の都市鉄道 ～安全運行を前提とした遅延対策の強化～

- ・ 遅延の現状と改善の状況を「見える化」し、それを踏まえ遅延対策を強化。
- ・ 鉄道利用者の行動判断に資するよう情報提供を拡充。

⑥ 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

- ・ 事業者における災害対策の「見える化」の推進。
- ・ ハード・ソフト両面の災害対策の強力な推進。

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（２）

「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクト

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

- <1>都心直結線の新設（押上～新東京～泉岳寺）
- <2>羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化（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、新木場）
- <3>新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）
- <4>京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
- <5>常磐新線の延伸（秋葉原～東京（新東京））
- <6>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）
- <7>東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）
- <8>都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）

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（大宮～さいたま新都心～浦和美園（中量軌道システム））
- <10>埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- <11>東京12号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）
- <12>多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎、多摩センター～八王子、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（押上～四ツ木～松戸）
- <15>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）
- <16>京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化（東京～三鷹～立川）
- <17>京王線の複々線化（笹塚～調布）
- <18>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）
- <19>東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設（品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町、浜川崎～川崎新町～川崎）
- <20>小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸（登戸～新百合ヶ丘、唐木田～相模原～上溝）
- <21>東急田園都市線の複々線化（溝の口～鷺沼）
- <22>横浜3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）
- <23>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）
- <24>いずみ野線の延伸（湘南台～倉見）

駅空間の質的進化に資するプロジェクト

○ 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト：

[1] 成田空港駅・空港第2ビル駅、[2] 品川駅、
[3] 浜松町駅、[4] 大宮駅、[5] 新横浜駅、
[6] 橋本駅

○ 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト：

[7] 新宿駅、[8] 横浜駅

○ 駅まちマネジメント（駅マネ）の取組が特に期待される駅

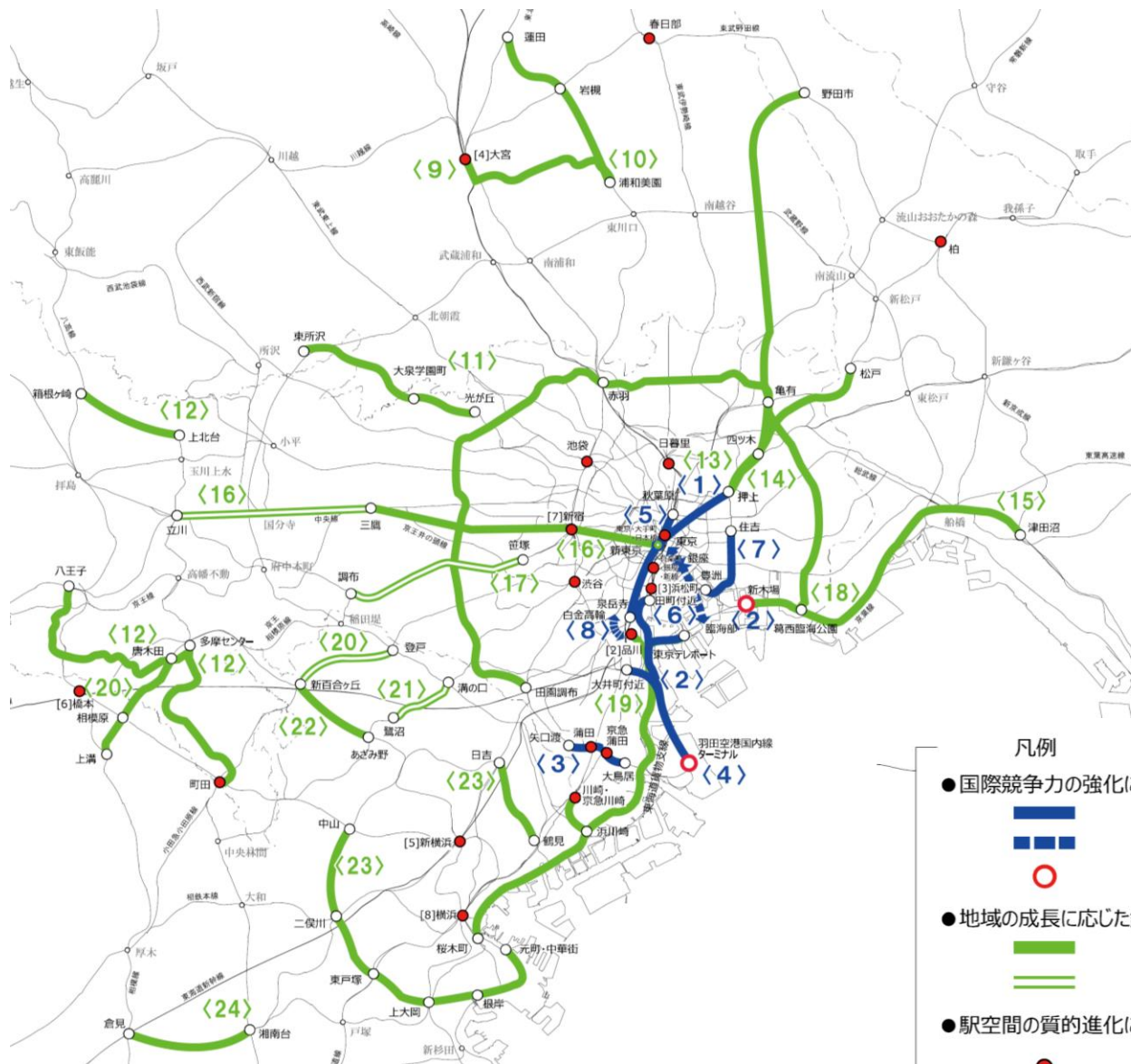
・ 国際競争力の強化に資する駅：

日暮里駅、東京駅・大手町駅・日本橋駅等、
渋谷駅、池袋駅、新橋駅・有楽町駅・銀座駅
等、蒲田駅・京急蒲田駅 等

・ 地域活力の創出に資する駅：

町田駅、川崎駅・京急川崎駅、千葉駅、柏駅、
春日部駅 等

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（3）



凡例

- 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
 - 路線の新設
 - 路線の新設（起終点が未定のプロジェクト）
 - 既設路線の改良
- 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
 - 路線の新設
 - 複々線化
- 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等
 - 駅プロジェクト等

注1 「路線の新設」には貨物線の旅客線化を含む
 注2 「既設路線の改良」には複々線化は含まない

< 1 > 都心直結線の新設

答 申

【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)

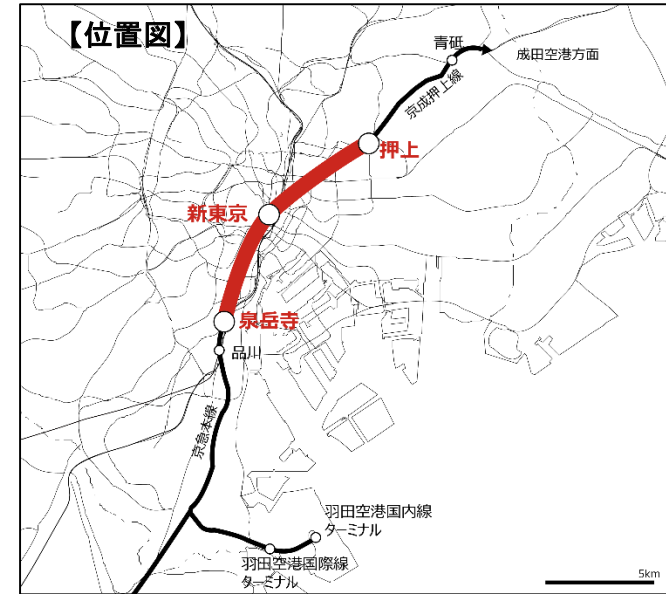
- ・押上駅において京成押上線と相互直通運転を行う。
- ・泉岳寺駅において京急本線と相互直通運転を行う。

【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とのアクセス利便性の向上。

【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る、事業計画を精査した上で事業性の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。



プロジェクトの検討状況

(28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果)

- ・整備区間 11km
- ・総事業費 4,400億円
- ・B/C 1.1
- ・累積資金収支黒字転換年 16年～17年
- ・想定事業スキーム 都市鉄道利便増進事業費補助

- 25年より、国の新線調査費でボーリング調査を中心とした地質調査を引き続き実施している。

< 2 - 1 > 羽田空港アクセス線の新設

答 申

【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)

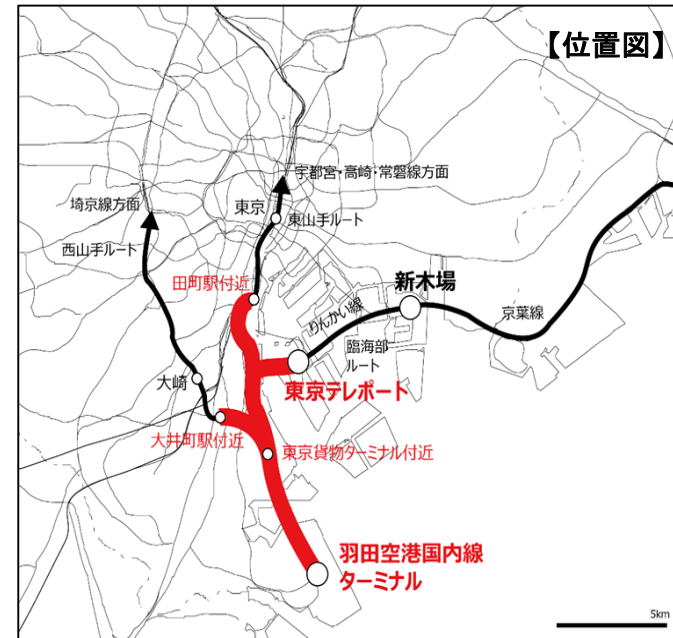
- ・ 田町駅付近において東海道線と相互直通運転を行う。
- ・ 大井町駅付近及び東京テレポート駅においてりんかい線と相互直通運転を行う。

【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。



プロジェクトの検討状況

(28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果)

- ・ 整備区間 20.5km
- ・ 総事業費 3,400億円
- ・ B/C 1.1
- ・ 累積資金収支黒字転換年 18年
- ・ 想定事業スキーム 都市鉄道利便増進事業費補助

- JR東日本で事業計画の具体化に向けた検討を行っており、28年秋より、JR東日本、東京都から検討状況を随時聴取している。

(参考) 東京都の位置づけ

- 28年12月「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」
：「沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者とともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施」する路線
- 27年7月「広域交通ネットワーク計画について」
：「整備について優先的に検討すべき路線」

< 2 - 2 > 京葉線・りんかい線相互直通運転化

答 申

【プロジェクトの概要】

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。

【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、運賃収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。



プロジェクトの検討状況

(28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果)

・整備区間 1.0km

- 26年にJR京葉線・東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転促進に関する協議会(千葉市、浦安市、船橋市、習志野市、幕張新都心まちづくり協議会(オブザーバー:千葉県、市川市))を設立。
- 26、27年に同協議会において経済効果等の分析調査を実施。

< 3 > 新空港線の新設

答 申

【プロジェクトの概要】

新空港線の新設(①矢口渡～蒲田～京急蒲田、②京急蒲田～大鳥居)

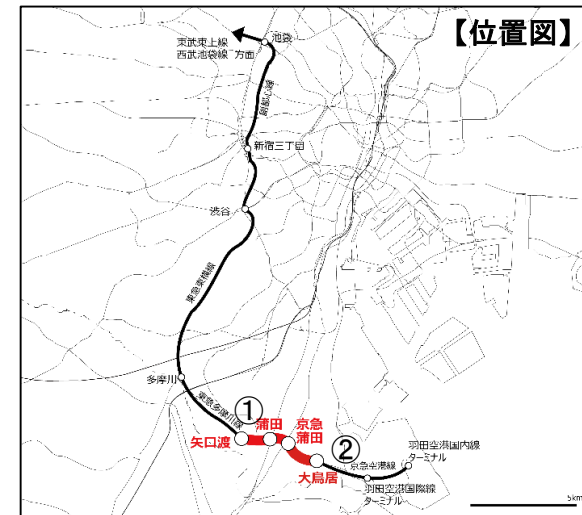
- ・ 矢口渡駅において東急多摩川線と相互直通運転を行う。

【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。



プロジェクトの検討状況 (①矢口渡～蒲田～京急蒲田関係)

(28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果)

- ・整備区間 1.7km
- ・総事業費 1,300億円
- ・B/C 1.9
- ・累積資金収支黒字転換年 33年～34年
- ・想定事業スキーム 都市鉄道利便増進事業費補助

(大田区28年度調査概要)

(29年3月28日大田区新空港線整備促進区民協議会資料より)

- ・総事業費 1,260億円
- ・B/C 1.5
- ・累積資金収支黒字転換年 31年
- ・想定事業スキーム 都市鉄道利便増進事業費補助
- ・営業主 東急電鉄
- ・整備主体 第三セクター

- 28年8月より、東京都、大田区、東急による検討会(関東運輸局がオブザーバー参加)が開催され、事業計画、事業費等を精査中。
- 29年3月28日、大田区が区民協議会において、事業費等について調査概要を公表。
- 大田区は30年度中の第三セクター設立を目指し関係者と調整中。
- 大田区は30年度予算において第三セクターの出資金として1億8千万円を計上。

(参考) 東京都の位置づけ

- 28年12月「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」
①: 「沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者とともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施」する路線
- 27年7月「広域交通ネットワーク計画について」
①②: 「整備について検討すべき路線」

< 4 > 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設

答 申

【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

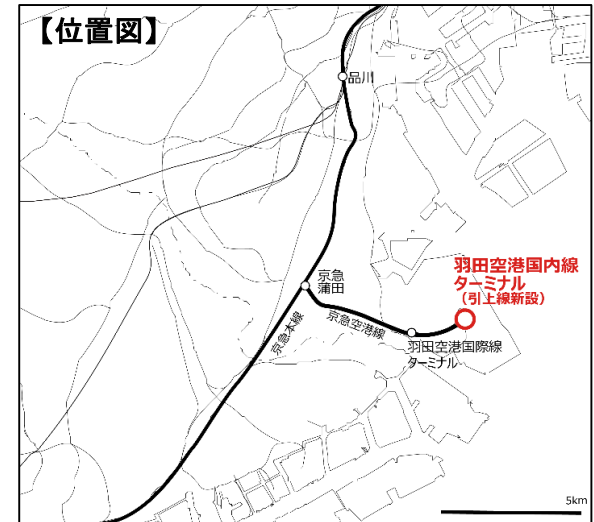
- ・京急品川駅において改良(2面4線化)を行う。

【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。



プロジェクトの検討状況

(28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果)

- ・整備区間 0.5km
- ・総事業費 260億円
- ・B/C 3.7～3.8

- 京急電鉄で事業計画の具体化に向けた検討を行っており、28年秋より、京急電鉄から検討状況を随時聴取している。

< 5 > 常磐新線の延伸

答 申

【プロジェクトの概要】

常磐新線の延伸(秋葉原～東京(新東京))

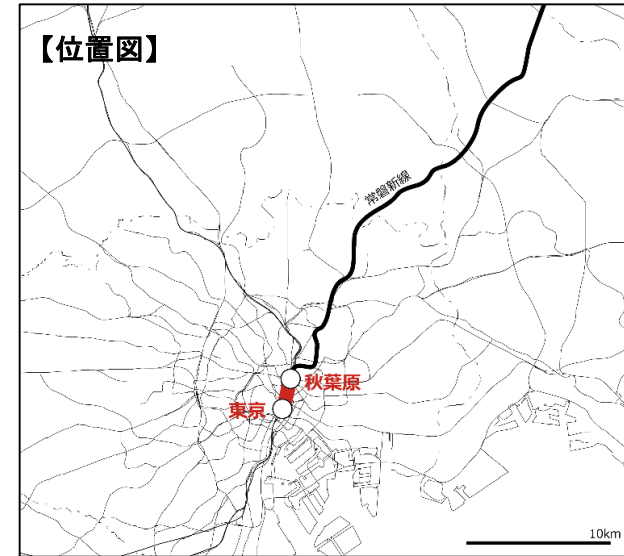
【意義】

- 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県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】



プロジェクトの検討状況

(28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果)

- 整備区間 2.1km
- 総事業費 1,400億円
- B/C 1.2
- 累積資金収支黒字転換年 21年～23年
- 想定事業スキーム 都市鉄道利便増進事業費補助

- 関係者間の具体的な検討はまだ行われていない。

(参考)東京都の位置づけ

- 27年7月「広域交通ネットワーク計画について」
：「整備について検討すべき路線」

< 6 > 都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び常磐新線延伸の一体整備

答 申

【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。

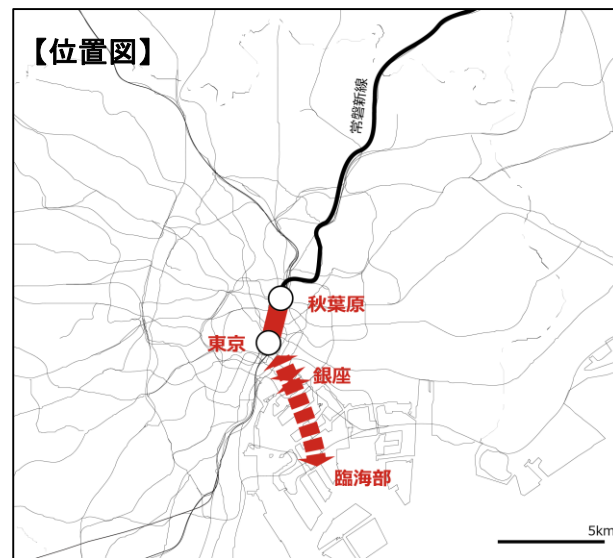
【意義】

- ・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】



プロジェクトの検討状況

(28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果)

- ・整備区間 4.8km (都心部・臨海地域地下鉄構想)
- ・総事業費 2,600億円
- ・B/C 0.7
- ・累積資金収支黒字転換年 36年～38年
- ・想定事業スキーム 地下高速鉄道整備事業費補助

(28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果)

- ・整備区間 8.6km
(常磐新線延伸・臨海部地下鉄接続新線構想一体整備)
- ・総事業費 6,500億円
- ・B/C 1.5
- ・累積資金収支黒字転換年 18年～19年
- ・想定事業スキーム 都市鉄道利便増進事業費補助

- 関係者間の具体的な検討はまだ行われていない。

(参考)東京都の位置づけ

- 27年7月「広域交通ネットワーク計画について」
: 「整備について検討すべき路線」

< 7 > 東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）

答 申

【プロジェクトの概要】

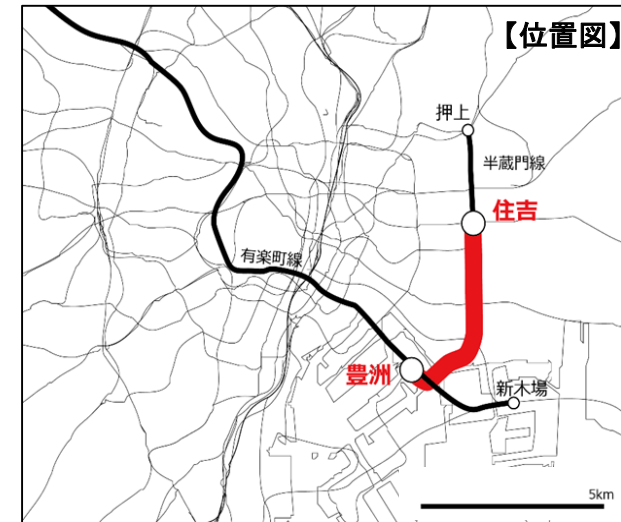
東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）

【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】

プロジェクトの検討状況

（28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果）

- ・ 整備区間 5.2km
- ・ 総事業費 1,500億円
- ・ B/C 2.0～2.1
- ・ 累積資金収支黒字転換年 25年～26年
- ・ 想定事業スキーム 都市鉄道利便増進事業費補助

（29年3月江東区調査報告書）

- ・ 整備区間 5.2km
- ・ 総事業費 1,420億円
- ・ B/C 3.3
- ・ 累積資金収支黒字転換年 30年
- ・ 想定事業スキーム 地下高速鉄道整備事業費補助
- ・ 営業主 東京メトロ（予測条件）
- ・ 整備主体 第三セクター（予測条件）

- 22年7月より、東京都、江東区、東京メトロによる検討会（関東運輸局がオブザーバー参加）が開催され、事業計画、事業費等を精査。
- 29年6月、江東区が事業費等について調査報告書を公表。
- 報告書においては、東京メトロ東西線、JR京葉線の混雑緩和に効果があり、「地下高速鉄道事業費補助を適用した場合には、整備主体の累積資金収支は30年以内に黒字転換するが、営業主のその他路線での減収等の取扱いについて一定の整理が必要」とされている。

（参考）東京都の位置づけ

- 28年12月「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」：「沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者とともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施」する路線
- 27年7月「広域交通ネットワーク計画について」：「整備について優先的に検討すべき路線」

< 8 > 都心部・品川地下鉄構想の新設

答 申

【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)

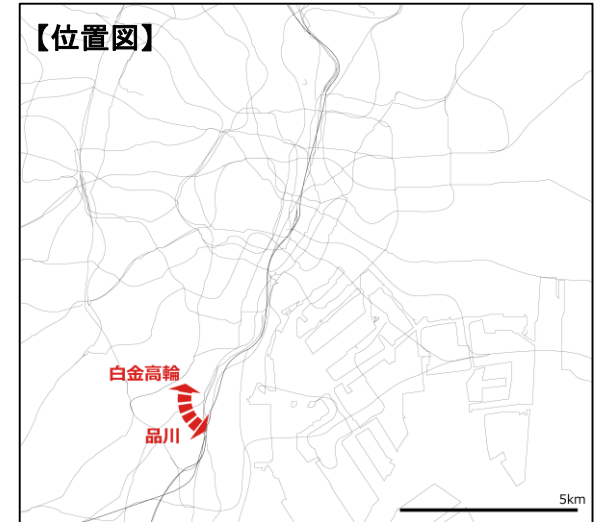
【意義】

- 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】



プロジェクトの検討状況

(28年4月 交通政策審議会小委員会の分析結果)

- ・整備区間 2.0km
- ・総事業費 1,600億円
- ・B/C 1.2
- ・累積資金収支黒字転換年 25年～26年
- ・想定事業スキーム 地下高速鉄道整備事業費補助

- 関係者間の具体的な検討はまだ行われていない。

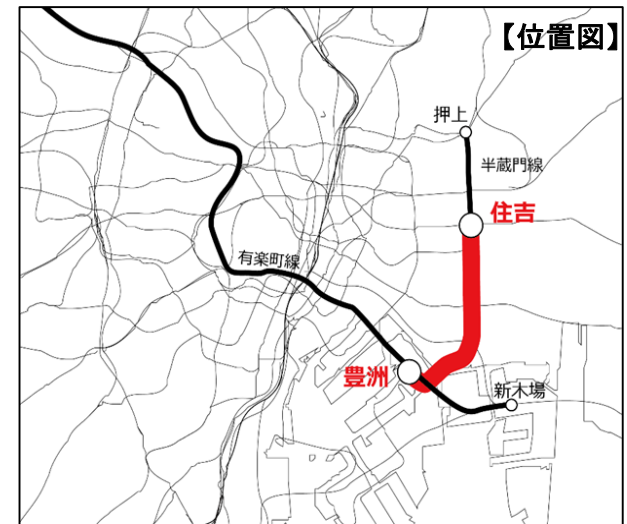
(参考) 東京都の位置づけ

- 27年7月「広域交通ネットワーク計画について」
：「整備について検討すべき路線」

調査対象路線の選定（提案）

<7> 東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)

- 国際競争力強化の拠点である臨海副都心とのアクセス利便性向上のほか、近隣路線の混雑緩和の意義が大きく、自治体（江東区）において事業採算性等の調査が実施されたものの、営業主体の減収等の取扱いについて課題が指摘されている。
- 将来人口の新たな推計値が公表されたこと等を踏まえ、関係者間の議論の更なる深度化を促すために、調査を実施する。



<8> 都心部・品川地下鉄構想の新設

- 六本木等の都心部と、将来リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅及び国際競争力強化の拠点であり今後大規模開発が見込まれる同駅周辺地区とをつなぎ、アクセス利便性の向上により整備効果が期待できる。
- 今後、事業計画について関係者間の議論を促進するための検討に資するデータを得るために、調査を実施する。

