

1 目的

本区では、都心・臨海地下鉄新線について、平成28年4月に国土交通省交通政策審議会答申第198号（以下「198号答申」という。）において、検討熟度の低さなどの課題が示されたことから、令和2年度に最新の開発動向や需要モデル等を踏まえた調査を行い、費用便益比が1を超える社会的意義のあるプロジェクトであることを再確認するとともに、さらに広範囲への接続を検討する必要があるなどの課題を取りまとめた。

そこで、令和3年度の調査では、令和2年度に行った検討のさらなる深度化を図るため、りんかい線を通じた将来的な羽田空港までの直通を考慮したケースの検証など、より広い視点での検討を行う。

2 検討経過

本調査の検討経過等は以下の図1とおりでである。

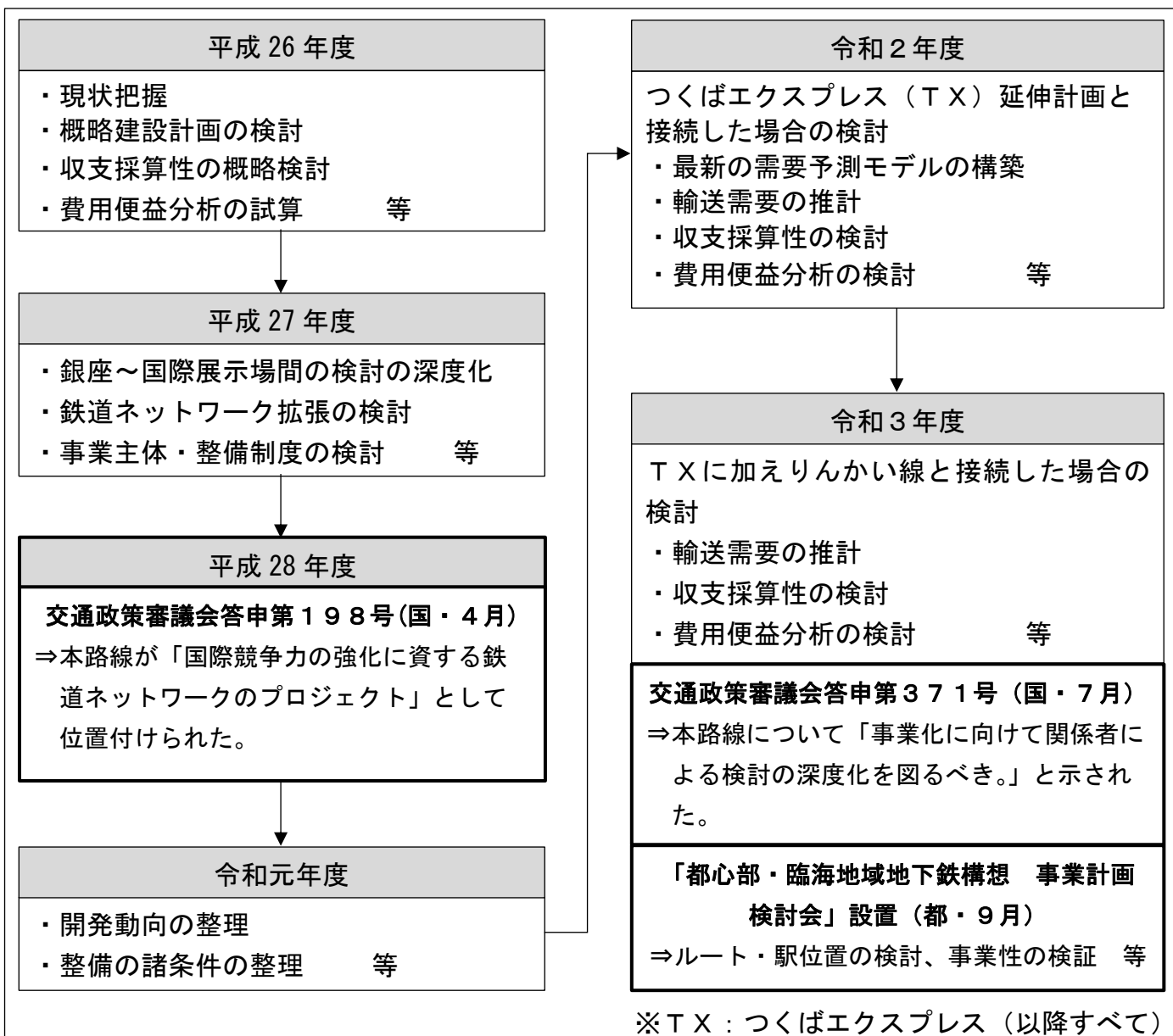


図1 検討経過

3 需要予測等の検討

令和2年度調査で構築したモデルについて、開発動向など最新の基礎データに更新のうえ、地下鉄新線を対象とした需要予測を実施し、予測結果を用いて収支採算性の検証するとともに、費用便益分析を行った。

なお、ルート・駅位置等の建設計画は、過年度調査の条件を元に設定した。

(1) 検討ケース

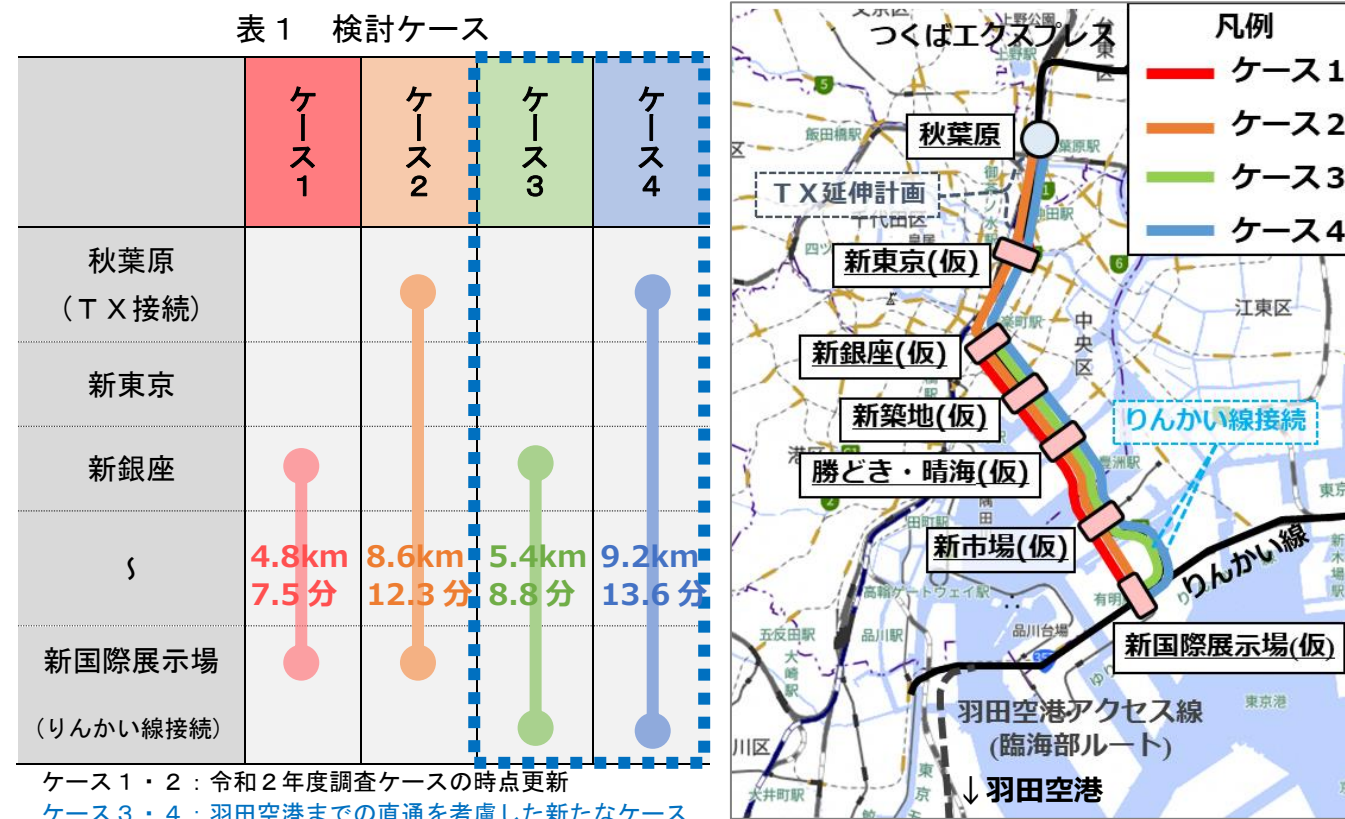


図2 検討ケース別経路
(国土地理院地図を加工して作成)

(2) 前提条件

需要予測等に当たっての前提条件は表2のとおりである。

表2 前提条件

項目	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
予測年次	令和12年(2030年)			
運行本数(ピーク時)	15本/時		17本/時	
概算事業費※1	2,790億円	3,430億円	3,280億円	3,870億円
建設期間	5年			
補助スキーム 整備・営業主	地下高速鉄道整備事業費補助 第三セクター			

※1：平成27年度調査を参考に昨今の建設物価等を考慮したもの

※本検討調査結果は調査時点の想定に基づくものであり、確定したものではありません。

(3) 検討結果

前提条件をもとに、需要予測等の検討を行った。

表3 検討結果

検討項目	ケース1 新銀座～ 新国際展示場	ケース2 TX～新東京～ 新国際展示場	ケース3 新銀座～新国際展示 場～りんかい線	ケース4 TX～新東京～新国際 展示場～りんかい線
需要予測				
輸送人員	157.9※2 (千人/日)	425.5 (千人/日)	175.5 (千人/日)	456.6 (千人/日)
輸送人キロ	457.6 (千人キロ/日)	1,566.6 (千人キロ/日)	561.2 (千人キロ/日)	1,778.6 (千人キロ/日)
輸送密度※3	99.1 (千人キロ/km日)	182.2 (千人キロ/km日)	103.9 (千人キロ/km日)	193.3 (千人キロ/km日)
収支採算性				
累積資金 黒字転換年次	16年	11年	17年	11年
費用便益分析				
費用便益比(B/C) (計算期間30年)	1.4	2.3	1.3	2.1

※2：ケース1について、感度分析として、令和22年（2040年）を予測年次とした場合の需要予測を行った。結果は156.7千人/日で、ケース1に対して約99%となった。

※3：【参考】周辺路線の輸送密度（出典）平成29年度版都市・地域交通年報（平成27年度実績）
 ・東京メトロ有楽町線：281千人キロ/km日 ・TX：119千人キロ/km日
 ・りんかい線：115千人キロ/km日 ・ゆりかもめ：48千人キロ/km日

(4) 検討結果のまとめ

収支採算性について、すべてのケースで事業として成立可能な目安である30年以内で累積資金は黒字転換することから、事業採算性が見込まれるプロジェクトといえる。

また、費用便益比についても、同様にすべてのケースで1を超えることから、社会的に意義のあるプロジェクトであることが確認できた。

最新の基礎データを反映した今年度調査においても、TXとの接続により事業性が向上することが確認できた。さらに、新たに実施した、りんかい線への直通運転を行ったケースにおいても、社会的に意義のあるプロジェクトであることが確認できた。

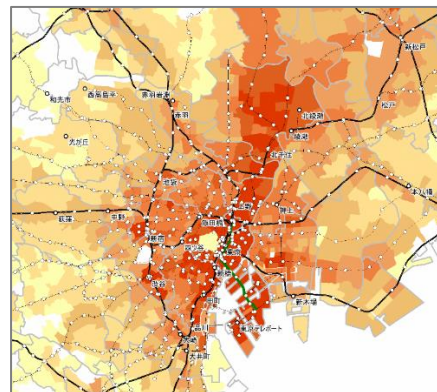


図3 ケース4利用者便益分布
(沿線を中心に広域的に便益が生じている。色が濃いほど便益が大きい。)

4 地下鉄新線の意義・必要性

これまでの検討調査を踏まえ、2つの視点から本路線の意義・必要性を整理した。

広域的な視点

- ・羽田空港や東京駅との接続による広域ネットワークの強化
- ・国際競争力強化の拠点となるまちづくりの連携強化
- ・臨海部をはじめ他県など広範囲から羽田空港へ速達性向上とともにシームレスに接続

地域的な視点

- ・築地地区や晴海地区などのまちづくりによる交通需要への対応
- ・勝どき駅など既存鉄道の混雑緩和
- ・晴海地区など鉄道空白地域の縮小

本路線は、中央区はもとより、東京と日本の持続的成長をけん引する基幹的な交通基盤であり、意義のある路線である。



図4 広域イメージ
(国土地理院地図を加工して作成)

5 今後の展望

本年度調査の結果及び昨今の社会情勢等を踏まえて、今後の展望を整理した。

現在、本路線は、令和3年7月の交通政策審議会の答申を踏まえ、都が事業計画検討会を設置し、ルートや駅位置等を含め、事業計画の策定に向けた検討を進めており、実現に向けて具体化が図られていくものと考えられる。

このような中、引き続き、区は、本路線が早期実現されるよう、都をはじめとした関係機関へ働きかけるとともに、町会・自治会をはじめ沿線自治体などと一丸となって取り組めるよう、機運醸成を図っていく。

一方、鉄道事業を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機として大きく変化している。テレワークの普及など、生活様式が変化する中で、鉄道経営に大きな影響を及ぼしており、多大な事業費を要する新線建設を行うことは容易な状況ではない。

そのため、区としては、鉄道事業者の負担軽減のため、沿線開発と連携した駅づくり等が行えるよう、国や都、事業者などと連携し取り組んでいく。

※本検討調査結果は調査時点の想定に基づくものであり、確定したものではありません。