

<都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会>

事業計画案

(令和4年11月)

都心部・臨海地域地下鉄の位置付け — 交通政策審議会答申 —

○交通政策審議会答申第198号にて、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として位置付けられた後、交通政策審議会答申第371号にて、「今後、臨海部の都市づくりとともに、常磐新線（TX）延伸との接続も含め、**事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき**」と示された。

交通政策審議会答申第198号（H28.4）より抜粋

【位置付け】

- ・ **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

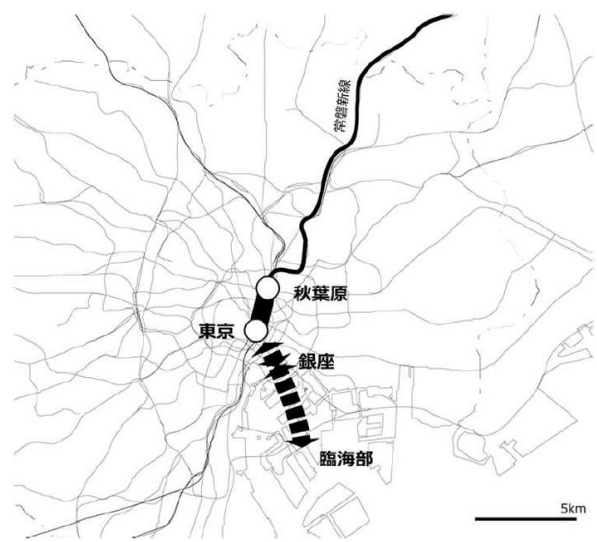
【意義】

- ・ 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**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】



交通政策審議会答申第371号（R3.7）より抜粋

- ・ **臨海部においては、築地、晴海、豊洲、有明などで大規模で多様な開発計画が進展・計画**されるとともに、さらに将来を見据えて、東京都は「「未来の東京」戦略」を令和3年3月に策定（まち・ひと・しごと創生法（平成26年法律第136号）第9条第1項に規定される「都道府県まち・ひと・しごと創生総合戦略」に位置づけ）し、臨海部の将来的な都市像を示した。
- ・ 都心部・臨海地域地下鉄構想は、**世界から人、企業、投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長を牽引する臨海部と区部中心部をつなぐ基幹的な交通基盤としての役割を担うことが期待**されており、今後、臨海部の都市づくりとともに、第198号答申において指摘されている**常磐新線（TX）延伸との接続も含め、事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき**である。

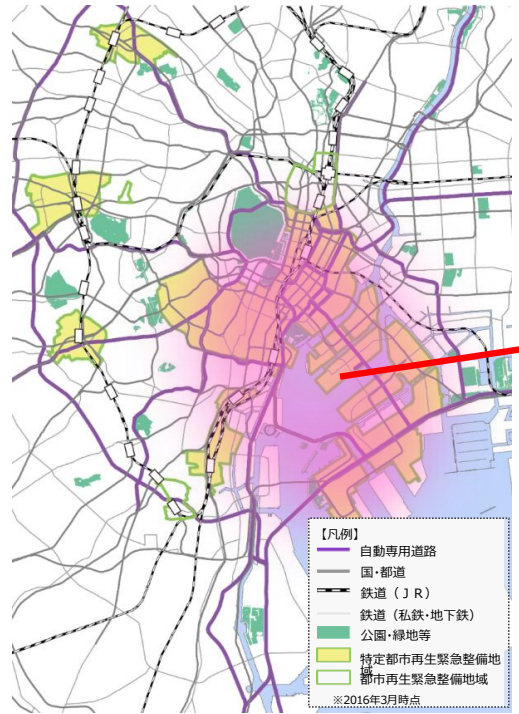
都心部・臨海地域地下鉄の位置付け －都の政策上の位置付け－

【臨海部の位置付け】

○『未来の東京』戦略（令和3年3月）において、臨海部では、区部中心部との近接性、国内外の玄関口、東京2020大会のレガシーの集積等の強みを生かし、**世界から人と投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長を牽引する未来創造域**が形成されるという将来像を示している。

【都心部・臨海地域地下鉄の必要性】

- 東京ベイeSGまちづくり戦略2022（令和4年3月）において、本路線は、**「区部中心部と開発が進む臨海地域とをつなぐ基幹的な交通基盤、言わば背骨としての役割」**が期待されている。
- 「大いなるポテンシャルを有するベイエリアの鉄道網を充実させ、東京を持続可能な都市にし、日本の成長を確かなものとしていく上で重要」な路線として、「区分B：2040年までの実現を目指す取組（取組の特性により一部未着手・制度構築等を含む。）」**に位置付けられている。



<主な拠点の将来像>

臨海部

区部中心部との近接性、国内外の玄関口、東京2020大会のレガシーの集積等の強みを生かし、世界から人と投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長を牽引する未来創造域が形成

出典：『未来の東京』戦略（令和3年3月）より抜粋

検討にあたっての前提条件

【検討の範囲】

○事業計画案の取りまとめにあたっては、**まずは都心部・臨海地域地下鉄の単独整備について検討を行う。**

※交通政策審議会答申第371号で示された常磐新線（TX）延伸との接続については、将来の接続を見据えた検討を今後行う。

【都心部・臨海地域地下鉄の起点】

○東京駅周辺は、国際ビジネス拠点が形成される将来像が示されているとともに、**多くの大規模な再開発が進捗**している。また、東京駅は新幹線や各方面への在来線が行き交う**大規模ターミナル駅**である。

⇒国際ビジネス拠点との連携や人の交流を広域的なものにすることで、**臨海部のポテンシャルを最大限向上させる**とともに、**より広域的に本路線の整備効果を発揮させる**ことが可能となるため、**本路線の起点は東京とする。**



出典：国土地理院地図に加筆

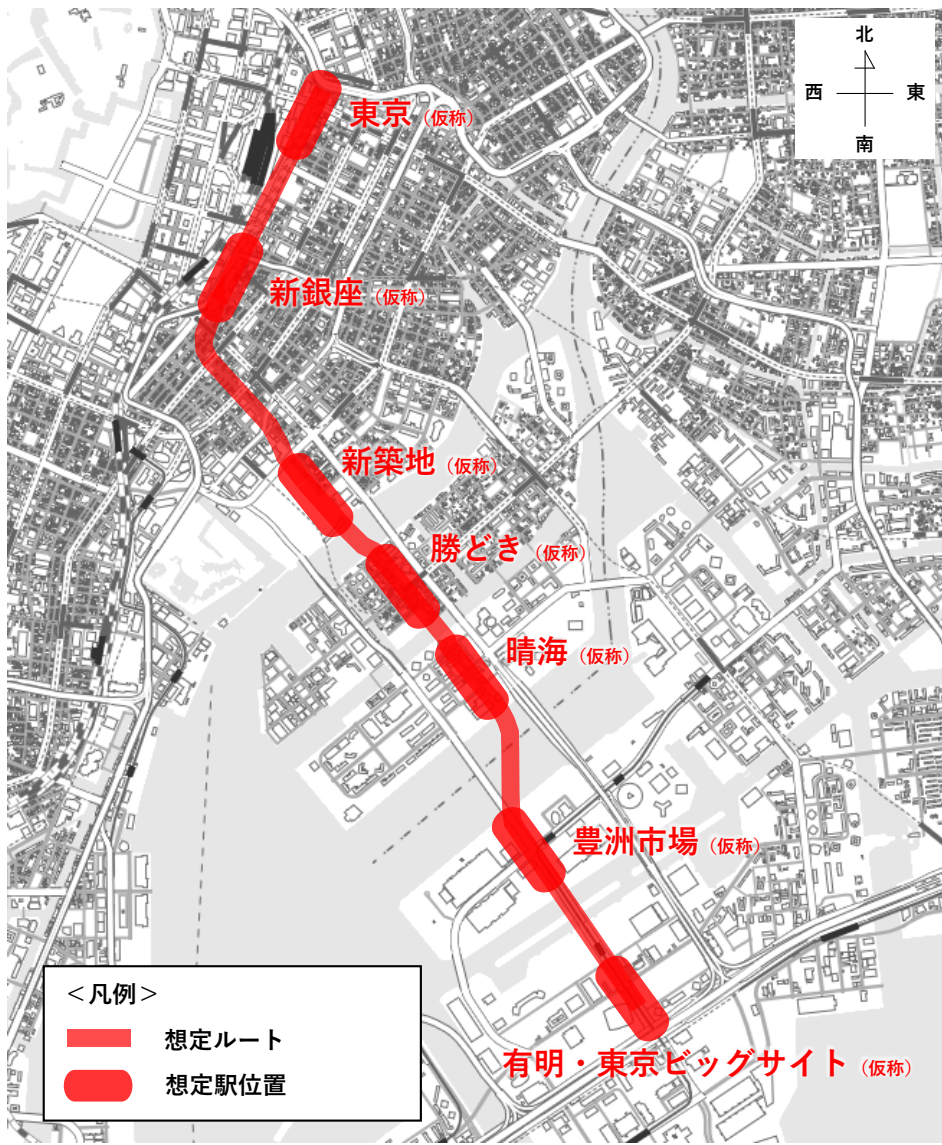
<主な拠点の将来像>

- 大手町
 - ・国際金融拠点機能や、情報通信・メディア機能の融合及び通信基盤を活かした**新産業創造・国際ビジネスハブ**が形成
- 丸の内
 - ・歴史と風格ある街並みを有するとともに、経済中枢機能の集積や質の高い業務機能を活かした**ビジネス・国際交流拠点**が形成



出典：『未来の東京』戦略（令和3年3月）より抜粋

ルート・駅位置



選定の考え方
各駅に求められる機能の整理や導入空間等を踏まえた構造検討により選定

- 東京 (仮称)**

 - ・周辺路線との乗換利便性 (東京駅、三越前駅、日本橋駅、大手町駅)
 - ・国際ビジネス拠点となる再開発との連携 (常磐橋プロジェクト)

約1.0km
- 新銀座 (仮称)**

 - ・周辺路線との乗換利便性 (有楽町駅、東京駅、銀座駅、銀座一丁目駅、東銀座駅)
 - ・周辺まちづくり (都有地活用、東京高速道路等)との連携

約1.6km
- 新築地 (仮称)**

 - ・築地まちづくりとの連携
 - ・銀座・築地周辺みどりのプロムナード構想との連携

約0.6km
- 勝どき (仮称)**

 - ・大江戸線との乗換利便性

約0.7km
- 晴海 (仮称)**

 - ・鉄道空白地帯の解消
 - ・HARUMI FLAGとの近接性

約1.1km
- 豊洲市場 (仮称)**

 - ・周辺まちづくり (豊洲市場、ミチノテラス豊洲、千客万来施設等)との連携

約1.1km
- 有明・東京ビッグサイト (仮称)**

 - ・周辺まちづくり (有明レガシーエリアのまちづくり、有明ガーデン等)との連携
 - ・りんかい線、ゆりかもめとの乗換利便性

出典：国土地理院地図に加筆

※現時点での検討結果であり、今後事業の進捗により変更の可能性がある

概算事業費・事業性等

○概算事業費：約4,200～5,100億円（税込）（事業主体の保有設備等により増減）

○費用対効果※1（B/C）：1以上

○収支採算性：累積資金収支黒字転換年※2 30年以内

・事業スキームは、地下高速鉄道整備事業費補助または都市鉄道利便増進事業費補助を想定

【東京都による検証結果】

※1 ある事業の実施に要する費用に対して、その事業の実施によって社会的に得られる効果（便益）の大きさがどのくらいあるかを見るものであり、その値が1以上であれば、その事業は妥当なものと評価される
（出典：「公共事業における費用便益分析の役割」より抜粋）

※2 通常の営業活動や建設事業等すべての事業活動に伴う現金の収入・支出の差引の累積が、開業から何年目に黒字となるかを示す指標

（出典：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」より抜粋）

【留意事項】

- ・検証結果は、社会的投資効果や採算性確保の可能性を概略的に把握するための概算値であり、鉄道事業許可の取得にあたっては、事業主体による十分な調査、検討が必要である
- ・事業スキームは、検証の前提条件として想定したものであり、今後、更なる事業性向上に向けたスキーム構築の検討および関係者による協議・調整が必要である

今後の検討事項 – 常磐新線 (TX) 延伸との接続・羽田空港との接続 –

- 国際競争力強化の拠点であるつくば国際戦略総合特区と臨海部との対流促進が図れるとともに、事業性の向上も見込まれるため、常磐新線 (TX) 延伸との接続を今後検討
- 臨海部や首都圏の国際競争力をより強化するため、羽田空港への接続を今後検討



出典：国土地理院地図に加筆



出典：国土地理院地図に加筆