

住むならここだ！「新線・延伸」計画を総チェック

Weekly  
Toyo Keizai

# 週刊 東洋経済

甲府28年11月14日第3種郵便物認可  
第6841号 2019年2月16日発行  
毎週土曜日発行(2月19日発売)  
ISSN0518-3720

2019  
2/16  
定価710円

最強の

# 通勤電車



スペシャルインタビュー

岩井克人 経済学者

「ビットコインはなぜ貨幣になり損ねたか」



## 首都圏で注目の新線・延伸計画

—交通政策審議会で「進めるべき」とされた路線—



### 動き出した1路線・都が基金を設置した6路線

路線名	区間	現状	実現への進捗
7 横浜市営地下鉄ブルーライン	あざみ野—新百合ヶ丘	1月下旬に事業化を発表。2030年の開業を目指す	★★★★★
1 羽田空港アクセス線	都心各地—羽田空港	JR東日本が18年夏発表の中期経営計画に記載	★★★★☆
2 新空港線(蒲蒲線)	矢口渡—京急蒲田	事業主体の三セク設置へ予算計上。費用負担割合がカギ	★★★★☆
3 東京8号線(有楽町線)	豊洲—住吉	年度内の事業スキーム構築に向けて協議が進む	★★★★☆
4 大江戸線	光が丘—大泉学園町	途中駅の駅前広場予定地などの整備が進む	★★★★☆
5 多摩都市モノレール	上北台—箱根ヶ崎	導入ルートは道路整備が進む	★★★★☆
6	多摩センター—町田	市長は「32年ごろ」と意気込む	★★★★☆

(注)実現への進捗は取材に基づき独自に判定 (出所)交通政策審議会答申などを基に本誌作成



新空港線(蒲蒲線)の事業化は足踏み状態

江東区が16年度にまとめた調査によると、建設費は概算で約14

「交通対策」の3つを条件とした。だが、観光拠点整備をめぐる都の対応に区が反発。区議会の特別委員会では昨年6月、市場の10月開場延期を求める決議を検討するに至った。そこで都側が提示したのが、8号線延伸の「事業スキーム構築」だったのだ。

路線がある。昨年6月、都が地元の江東区に対し「年度内をメドに事業スキーム構築に取り組み」との方針を表明した東京8号線(有楽町線)豊洲—住吉間だ(図③)。同線は東京メトロ有楽町線の豊洲駅から分岐し、半蔵門線の住吉駅までを結ぶ約5.2キロの計画。「豊洲など臨海部が発展する中で、既存市街地との交流や経済活動での結び付きを支えるためには8号線の延伸が必要」と、江東区土木部の小林秀樹・地下鉄8号線事業推進担当課長は説明する。

ほかの5路線は「事業スキームの構築はこれから」(都市整備局)という中で、8号線だけが18年度内と期限を区切った形で進んでいるのは、「豊洲市場」の開場が背景にある。江東区は築地市場の移転受け入れに当たって、土壌汚染対策、市場と一体化した観光拠点の整備、そして8号線延伸を含む「交通対策」の3つを条件とした。



2030年のあざみ野—新百合ヶ丘間延伸開業に向けて動き出した横浜市営地下鉄ブルーライン

# 首都圏の新線・延伸計画 実現が早いのはどの区間?

新線・再開発 計画の実現度には濃淡

首都圏で鉄道の新線構想が相次ぐ。実現に向けて先陣を切ったのは、郊外を走る地下鉄だ。横浜市は1月23日、市営地下鉄ブルーラインの現在の終点、あざみ野駅(横浜市青葉区)から小田急線・新百合ヶ丘駅(川崎市麻生区)まで約6キロの延伸を川崎市と協力して事業化すると発表した(左・図⑦)。

開業の目標は2030年。現在、両駅間はバスで約30分かかるが、地下鉄が開通すれば10分に短縮され、新百合ヶ丘から東海道新幹線との接続駅である新横浜へも乗り換えなしで行けるようになる。

延伸区間は横浜市内と川崎市内がほぼ半々。大規模な団地が広がる市境のすそ野付近などに4駅を設置する計画だ。事業費は概算で約1700億円。地方公共団体による補助分の430億円は両市が1:1の割合で負担する。累積

「べき」と表現された路線はブルーラインのほか都内の6路線。東京都は18年度、これらの路線の事業化を見据え「東京都鉄道新線建設準備基金」を創設した。

都は「6路線に優先順位などはない」(都市整備局都市基盤部交通企画課)と説明するものの、この中で実質的に頭一つ抜けている

「都が基金を創設した『進めるべき』新線」

同線の延伸は、16年に国の諮問機関である交通政策審議会が取りまとめた今後の東京圏の鉄道整備指針「第198号答申」の中で「両市が協調して合意形成を進めるべき」とされたプロジェクトだ。この答申には同線を含め24の新線プロジェクトが盛り込まれた。表向きは各線の整備の優先順位はなかったが、自治体関係者らが注目したのは、各線の課題について述べられた意見のニュアンスの違いだ。ブルーラインのように「べき」と強い表現で事業化に向けた具体的な検討を求めている路線と、「十分な検討が行われることを期待」といった、まず採算性などの見極めを求める路線との2パターンがあったのだ。

収支が黒字転換するのは開業後30年前後の見込みだ。

30

20億円。1日の輸送人員は約27・8万人で、事業で得られる効果を費用で割った費用便益比は3・3と高い。第三セクターを設立し、運行は東京メトロが行う上下分離方式を想定している。

課題は建設費の負担割合、そして営業主体として想定している東京メトロの対応だ。8号線の延伸は東京メトロ東西線の混雑緩和に効果があるとされているが、これは乗車距離の短縮にもつながり東京メトロの収益減も意味する。東京メトロは新線を建設しない方針を掲げており、新線に協力を求められる場合も「経営に悪影響を及ぼさない範囲において行う」とのスタンスだ。



大江戸線は延伸時期未定だが、駅前広場はすでに確保

を進めている。事業スキームはこの結果も踏まえて判断される見通しだが、次回検討会の日程は「まだ調整中」（国交省）。はたして18年度内に枠組みが固まるか。

同様に、18年度内の枠組み決定が注目されているのが、JR東日本が計画する羽田空港アクセス線だ（31㉿㉿㉿）。昨年7月、JR東日本の深澤祐二社長はグループ経営ビジョン「変革2027」の説明会で「今年度中にスキームをはつきりさせたい」と述べ、早期開業に意欲を示した。

同社は開業目標年を示していないが、建設に当たっては環境アセスメントに約3年、工事施工に約7年を要する見込み。もし年度内にスキームが確定すれば、30年には開業できることになる。

一方、もう1つの羽田アクセスルートである「新空港線（蒲蒲線）（㉿㉿）は、17年に大田区の松原忠義区長が事業主体となる三セクを同年度中に設立したいと表明したものの、その後の進展は足踏み状態が続く。

課題は区と都の費用負担割合だ。17年度中には合意に至らず、三セク設立のために計上した1億8000万円の予算は執行できなかった。協議は続いており、大田区の新空港線担当者は「関係者間で合

意形成できれば整備主体を立ち上げられるところに来ている。今がいちばんの重要な局面」と語る。

### 郊外で進む新線構想は「導入空間」確保がカギ

一方、「ハード面」での準備が進んだ路線もある。大江戸線の延伸（㉿㉿）だ。地下に線路を建設するための道路整備や周辺整備が進展し、中間駅の予定地には駅前広場の空間が確保されている。ただ、時期についての明確な見通しは今のところない。

練馬区都市整備部の大野貴・大江戸線延伸推進課長は「答申などで延伸の実現はほぼ確実になったと認識している。早期着工を都に働きかけていきたい」と話す。

多摩都市モノレールの延伸も、導入空間となる道路の整備がカギだ。この点では北部の上台北一箱根ヶ崎間（㉿㉿）が先行しており、多摩センター―町田間（㉿㉿）は想定ルート約13㉿㉿のうち、導入空間が確保されているのは現状では7㉿㉿にとどまる。

ただ、町田市の石阪丈一市長は18年3月に議会での答弁で「6年間で手続きなどを終え、本格整備に着手してから8年ないし10年以内には開通を果たしていきたい」と表明。市は32年ごろを念頭に周



多摩都市モノレールの町田までの延伸は2032年ごろか

辺整備を進めつつ、都に早期の事業化を求めていく方針だ。

具体化に向けた動きがじわじわと進みつつある東京圏の新線構想。関係者らは利便性向上とともに、新たな駅の設置による人口増加や地域活性化に期待を寄せる。

だが、「持ち家志向が薄れ、利便性重視の志向が強まっている今、新線開業で駅ができて、商業施設の拡充や都心へのアクセスなど路線の力が問われる」と不動産コンサルタントの杉原慎之専務は指摘する。事業化の判断に注目が集まりがちな新線構想だが、最も重要なのは開業後を見据えた街づくりのビジョンだろう。（小佐野景寿）