

片方向で1時間当たり16000人から19000人程度と考えている。

(3) 利用者数、経常収支

需要予測を行った結果、一日当たりの利用者数は開業時で約5万人、東京テレポートタウンや周辺の開発地域の人口が定着する昭和85年の段階で、約12万人と推計される。

需要予測を踏まえた経常収支は、単年度償却後損益の黒字転換年次が開業後7年目、償却後損益累計の黒字化年次が開業後18年目である。また、東京テレポートタウンに今後導入が考えられる他の鉄道や水上交通システム、バス等の公共交通機関を考慮した推計も別途行っているが、十分な利用者を見込むことができる。

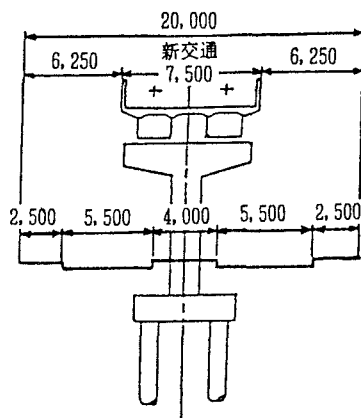


図-2 標準断面図(幅員20mの場合)

(4) 整備スケジュール

臨海部副都心の開発に不可欠の路線であることから、開発の第一段階である昭和68年度開業を目標に間もなく工事に着手する予定である。

3. 計画の進捗状況

(1) 経営主体

新交通の経営主体として東京臨海新交通株式会社が、東京都と都市銀行20行の共同出資による第3セクターとして昨年4月25日に設立された。

東京都と東京臨海新交通株式会社の役割分担は、支柱・桁などの軌道構造物(インフラ部)は、東京都が整備し、車両・車両基地・電気設備等のシステム(インフラ外部)は会社が整備することになっている。

(2) 法的手続

本路線を整備するための法的手続としては、鉄道事業法による免許、軌道法による特許の手続及びそれぞれの法律に基づく工事施行認可と、都市計画法に基づく都市計画決定、環境アセスメント、更に港湾法に基づく港湾計画決定の手続が必要である。これらについては、間もなく手続を完了する見込みである。

4. 今後の課題

昭和68年度を目途とする本路線の開業と東京テレポートタウンの第一段階の開発を受けて、東京都は昭和69年度に東京世界都市博覧会を、東京テレポートタウンを中心に開催することを検討中である。本路線は、この催しを支える交通機関として重要な役割を果たすことになる。また、東京テレポートタウンの開発の進捗に伴い発生する大量の交通需要に対応したマストラネットワークを形成する必要性から、本路線を更に延伸して他の鉄道へ接続することが必要と考えられる。今後都心と東京テレポートタウンの間のふ頭地区の開発や他の鉄道の整備の動向を見ながら、64年度から延伸の調査を実施していく予定である。