

## 1. 新しい副都心の整備と東京臨海新交通臨海線

東京都は、東京都心部への一点集中型の都市構造を是正して、業務機能の都心部への過度な集中抑制とその分散を目的とし、ゆとりと潤いのある職と住の均衡した多心型都市づくりを進めていくなかで、都心から約6kmの位置にある、約450haの埋立区域を、新宿、渋谷、池袋などに続く7番目の副都心として位置付けし、国際化・情報化に対応した未来型都市として、総合的に開発・整備していくこととしている。この副都心は就業人口11万人、居住人口6万人で、1日当たりの出入交通量は45万トリップエンドと想定される。

この臨海部副都心は東京テレポートタウンと呼ばれるが、既成市街地と近い位置にありながら、水域で分断されているため、現状では極めて交通の便が悪く、交通アクセスの改善は不可欠である。東京臨海新交通臨海線は、東京テレポートタウンと都心を直結して交通利便性を飛躍的に改善し、東京テレポートタウンの早期開発に寄与する公共交通機関として、東京テレポートタウンの整備の第一段階である昭和68年度の開業を目指して整備が進められている。

図-1 路線図

## 2. 東京臨海新交通臨海線の計画概要

### (1) ルート・路線延長等(図-1参照)

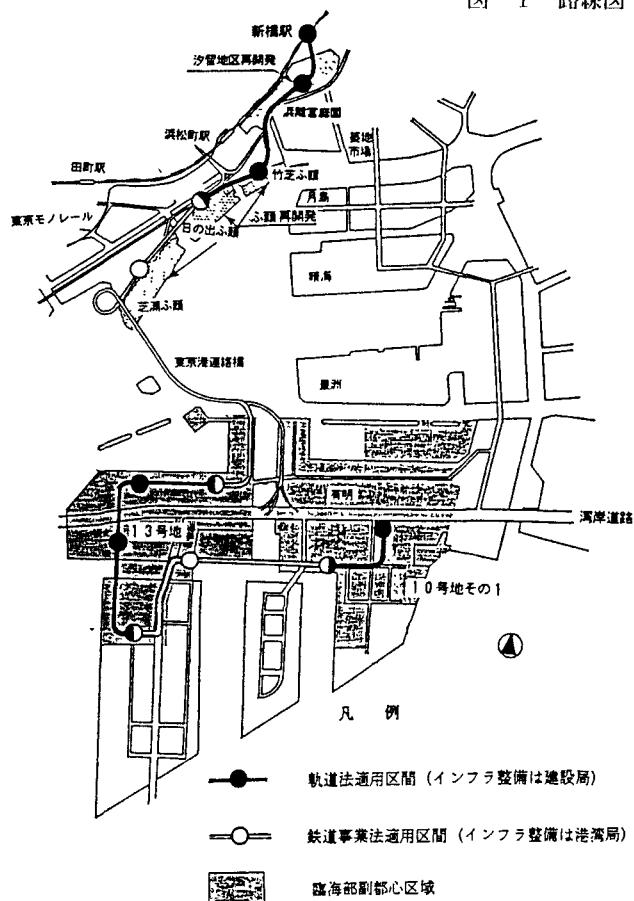
本路線は、JR新橋駅東口を起点として汐留再開発予定地区内を通り、同じく再開発を予定している竹芝・日の出・芝浦ふ頭地区を経由して事業中の東京港連絡橋に併設して13号地にわたり、10号地その1地区に至る延長約12kmの路線である。駅は、12箇所に設置を予定している。

建設費は、62年度価格で約1050億円、このうち公共事業で整備されるインフラ部が約580億円、経営主体が整備するインフラ外部は約470億円である。

### (2) 機種・輸送能力

機種は高架の専用軌道(図-2参照)をゴムタイヤをつけた車両が電気モータ駆動により走行する、ガイドウェイ・中量軌道輸送システムを採用する。

運転間隔は、端末駅での折り返し設備について種々検討した結果、2分間隔が可能なシステムである。一列車当たりの編成両数は6両編成としているので、輸送能力は



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なっているが、十分な利用者を見込むことができる。

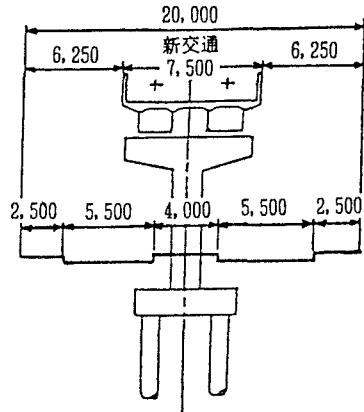


図-2 標準断面図（幅員20mの場合）

### (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年度開業を目指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している。

### (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ら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年度を目指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を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。